Danzig als Handelshafen seit Errichtung der Freien Stadt

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der Doktorwürde

der

rechts- und wirtschaftswissenschaftlichen Fakultät

der Universität Rostock

vorgelegt von

Kurt Wockenfoth

Diplom-Volkswirt aus Danzig.

1929.

Referent:

Professor Dr. Seraphim.

Druck von W. F. Burau, Danzig.

Vorwort.

Denjenigen behördlichen und privaten Stellen in Danzig, die mich bei der Beschaffung des Materials für vorliegende Arbeit weitgehend unterstützt haben, insbesondere dem Statistischen Landesamt, der Handelskammer und der Danziger Vertretung im dortigen Hafenausschuß möchte ich bei dieser Gelegenheit meinen verbindlichen Dank aussprechen.

Zu besonderem Dank bin ich vor allem Herrn Professor Dr. Seraphim — Rostock — für das freundliche Interesse und die jederzeitige Förderung, die er dieser Arbeit entgegengebracht hat, verpflichtet.

Inhaltsverzeichnis.

Seite

I. Abschnitt: Danzig als Handelshafen vor dem Kriege . . . 9

1. Die Verkehrslage Danzigs und sein Hinterland . . . 9
2. Die Zollverhältnisse 12
3. Der Schiffsverkehr 13
4. Der Güterverkehr 14
   a) Einfuhr
   b) Ausfuhr
   c) Verkehr auf der Weichsel
5. Der Handel 15
6. Die Danziger Handelsflotte 17
7. Die Hafenanlagen 18
8. Danzigs Stellung im gesamtdeutschen Seeverkehr . . 19

II. Abschnitt: Die veränderte Lage infolge des Versailler Vertrages 20

1. Die politischen Neugestaltungen 20
2. Die Danzig-polnische Zollunion 20
3. Die verkehrspolitischen Neuregelungen 21
4. Zusammenfassung 22

III. Abschnitt: Die Entwicklung des Danziger Hafens von 1920—1928 23

1. Der Schiffsverkehr 23
   a) Umfang und Entwicklung
   b) Durchschnittstonnage und Richtung des Verkehrs
   c) Flaggenbild
   d) Tourenlinien
2. Der Güterverkehr 28
   a) Umfang von Einfuhr und Ausfuhr
   b) Ladebilanz
   c) Der Güterumschlag nach Werten
   d) Die Entwicklung der Einfuhr
   e) Die Entwicklung der Ausfuhr
   f) Der Binnenwasserverkehr
3. Der Auswanderer- und Passagierverkehr 37
4. Vergleich mit anderen Häfen 40

Seite

IV. Abschnitt: Die Grundlagen der Entwicklung des Danziger Hafens 47

1. Die Wirtschaftsstruktur Polens 47
   a) Allgemeines
   b) Landwirtschaft
   c) Bergbau und Industrie
2. Der polnische Außenhandel und Danzigs Anteil an ihm 51
   a) Zusammensetzung von Ein- und Ausfuhr
   b) Entwicklung der Ein- und Ausfuhr und Handelsbilanz
   c) Danzigs Anteil
3. Die Handelspolitik Polens und ihre Rückwirkungen auf Danzigs Seehandel und -verkehr 56
   a) Von 1920 bis zum Beginn des deutsch-polnischen Wirtschaftskrieges
   b) Seit Ausbruch des deutsch-polnischen Wirtschaftkrieges
   c) Das vertragslose Verhältnis mit Litauen und Rußland
4. Die polnische Verkehrspolitik mit Rücksicht auf Danzigs Hafen und Verkehr 62
   a) Eisenbahnpolitik
   b) Binnenschiffahrtsverhältnisse
5. Der Bau des Gdinger Hafens 67
6. Die Danziger Hafenpolitik 71

Anhang: Die Rückwirkungen des Seeverkehrs auf das Danziger Wirtschaftsleben 73

1. Der Danziger Handel 73
2. Die Danziger Handelsflotte 75
3. Zusammenfassung 76

Literaturverzeichnis.

Kurt Wiedenfeld: Die nordwesteuropäischen Welthäfen. Heft 3 der Veröffentlichungen des Instituts für Meereskunde. Berlin 1903.

Alfred Rühl: Die Nord- und Ostseehäfen im deutschen Ostseehandel. Heft 3 der Veröffentlichungen des Institutes für Meereskunde. Berlin 1920.

Kurt Hassert: Allgemeine Verkehrsgeographie. Berlin/Leipzig 1913.

Dr. H. Thomsen: Danzig als Handelshafen unter besonderer Berücksichtigung des Getreidehandels. Danzig 1918.

Derselbe: Danzigs Handel und Industrie in ihren Entwicklungsmöglichkeiten. — Danzig 1921.

Otto Münsterberg: Wandlungen im Handel. Lissa i. P. 1914.

Derselbe: Der Handel Danzigs. Berlin 1906.

Erwin Stein: Monographien deutscher Städte. — Bd. 6. Danzig. — Oldenburg 1914.

S. Rosenberg: Der Anteil der Binnenschiffahrt am Seeverkehr der Häfen Danzig, Königsberg und Memel im Zeitraum 1890—1914. Königsberger Dissertation 1921.

A. W. Goergens: Danzigs Handel und Schiffahrt und ihre Bedeutung für das Wirtschaftsleben der Freien Stadt. — Greifswalder Diss. 1922.

Kurt Schendel: Die Freie Stadt Danzig als Staat und als Handelsplatz. — Berliner Dissertation 1926.

Dr. Hans Adolf Harder: Danzig, Polen und der Völkerbund. — Berlin 1928.

Entscheidungen des Hohen Kommissars des Völkerbundes in der Freien Stadt Danzig. 1921—1927.

Mantelnote zur Antwort der alliierten und assoziierten Mächte an den Präsidenten der deutschen Friedensdelegation vom 16. Juni 1919.

Dr. Rudolph Firle: Einfluß des Weltkrieges auf Schiffahrt und Handel in der Ostsee; in: „Sozialwissenschaftliche Forschungen", Abt. IV, Heft 2. Berlin-Leipzig 1922.

Dr. Martin Funk: Wandlungen in den grundlegenden Wirtschaftszweigen Danzigs seit der Begründung der Freien Stadt. — Danzig 1927.

Dr. Kurt Neumann: Die überseeische Wanderung über Danzig. Berlin 1929.

Elias Hurwicz: Der neue Osten. — Berlin 1927.

Dr. Curt Poralla: Grundzüge der polnischen Handels- und Zollpolitik. — Schriften des Vereins für Sozialpolitik, Bd. 171. 3. Teil.

Derselbe: Polen. Osteuropäische Länderberichte. Breslau 1927.

Dr. Harald Braeutigam: Die Handelspolitik Polens seit Erlangung der Selbständigkeit bis zum Ablauf der Genfer Konvention am 15. Juni 1925. Berlin 1927.

Th. Johannsen: Gdingen. Heft 1 der „Ostlandschriften", herausgeg. vom Ostlandinstitut in Danzig. Danzig 1928.

Dr. O. Höhn; Der ostpreußische Holzhandel nach dem Kriege. — Schriften des Instituts für ostdeutsche Wirtschaft an der Universität Königsberg. Jena 1925.

Dr. A. Proeller: Wirtschaftsprobleme der Freien Stadt Danzig. Danzig.
L. Rosenkrantz: Polnische Wasserstraßenpläne. — Zeitschrift für Geopolitik. Jahrgang 1926, Heft 9.
Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich. 1924—1928.
Statistisches Jahrbuch der Stadt Königsberg 1913.
„Annuaire Statistique de la République Polonaise" 1928.
Jahresberichte der Industrie- und Handelskammern für Danzig, Königsberg, Stettin und das Memelgebiet.

Zeitschriften und Zeitungen.

Danziger Statistische Mitteilungen.
Commerce extérieur de la République Polonaise. Revue trimestrielle. Warschau.
Przemysl i Handel. Warschau.
The Polish Economist. Warschau.
Danziger Wirtschaftszeitung.
Danzigs Hafen und Handel.
Danziger Neueste Nachrichten.
Danziger Zeitung.

1. Abschnitt.

Danzig als Handelshafen vor dem Kriege.

1. Die Verkehrslage Danzigs und sein Hinterland.

Für die Bedeutung eines Seehafens war in früheren Zeiten seine geographische Lage zur See und zu den großen Meeresstraßen von entscheidender Bedeutung. Im Altertum konnten Athen und Karthago, im Mittelalter Konstantinopel und später Lissabon, Lübeck sowie die niederländischen Häfen weltbeherrschende Handelsplätze werden, weil ihre Lage zu den großen Weltverkehrsstraßen dafür die notwendige Grundlage bot[1]).

Als im Laufe des 19. Jahrhunderts eine allgemeine Umwälzung in den Verkehrsmitteln stattfand und der überseeische Verkehr in einem bisher unbekannten Maße an Umfang zunahm, verlor die Meereslage eines Hafens als entscheidender Faktor für seine Bedeutung mehr und mehr an Einfluß. Nicht der Umstand, ob ein Hafen einige Hundert Seemeilen den Hauptverkehrsstraßen näher liegt, wurde für seinen Verkehr maßgebend, sondern dieser hing in erster Linie von der Aufnahmefähigkeit und dem Exportbedürfnis seines Hinterlandes ab. Die Häfen sind „nicht mehr nur die Sammelstellen für die aus den verschiedensten Richtungen auf den Seewegen herangebrachten Waren, sondern die wirtschaftliche Kraft des Landes, dessen seeseitiges Ein- und Ausfallstor sie bilden, greift bestimmend in die Entwicklung ihres Verkehrs ein. Damit büßt die allgemeine geographische Lage am Meere ihre Bedeutung für die Auswahl der Häfen ein, indem jetzt diejenigen Häfen am günstigsten gestellt werden, deren Hinterland den stärksten Transportbedarf nach dem Meere besitzt[2])."

Ist einmal also eine bestimmte Höhe des Konsums und der Produktionsfähigkeit des Hinterlandes Voraussetzung für die Existenz eines großen Hafens, so wird dessen Aufschwung noch wesentlich durch die Notwendigkeit einer möglichst rationellen Ausnutzung der Verkehrsmittel begünstigt. Hierdurch und Hand in Hand mit der Verbesserung der Verkehrsmittel und der intensiveren Erschließung der überseeischen Gebiete hat im Laufe des 19. Jahrhunderts eine Konzentration des Verkehrs auf wenige leistungsfähige Welthäfen stattgefunden, in denen in der Regel auch die großen Reedereien beheimatet sind. In Deutschland waren es Hamburg und Bremen, die allmählich eine Monopolstellung im deutschen Überseeverkehr erreichten, in welchem noch in der Mitte des vergangenen Jahrhunderts die Ostseehäfen eine bedeutendere Rolle

---

[1]) s. K. Wiedenfeld „Die nordwesteuropäischen Welthäfen", S. 12 ff.

[2]) Prof. A. Rühl „Die Nord- und Ostseehäfen im deutschen Außenhandel", S. 7—8.

spielten als die Nordseehäfen. „Während im Nordseebecken, insbesondere in den deutschen, englischen und holländischen Häfen sich die Weltverkehrslinien kreuzten und sich hier einer der Konzentrationspunkte des Weltverkehrs herausbildete, sank die Ostsee, insbesondere seit die Westmächte sich von den östlichen Produktionsgebieten unabhängig gemacht hatten, immer mehr zu einem verkehrsarmen Binnenmeer herab[3])."

Diese Entwickelung wurde durch die Eröffnung des Kaiser-Wilhelm-Kanals noch gefördert, denn jetzt rückten Hamburg und Bremen den östlichen Gebieten näher, brachten die Ostseehäfen in immer größere Abhängigkeit von sich und schlossen sie vom direkten Weltverkehr nahzu gänzlich ab.

Das Zurückbleiben der Ostseestädte ist besonders an der Entwickelung Danzigs zu beobachten. Einst der erste Handelsplatz in der Ostsee, war es zu Beginn des 20. Jahrhunderts trotz seiner günstigen Verkehrslage nur noch eine Hafenstadt von mittlerer Bedeutung, die von ihrem Nachbarhafen Stettin weit überflügelt wurde.

Die besonderen Gründe, die Danzig verhinderten, eine seiner ehemaligen Bedeutung entsprechende Rolle im Seeverkehr zu spielen, sind mannigfacher Art. Sie reichen in ihren Anfängen bis in das 17. und 18. Jahrhundert zurück und hängen zum Teil mit der Veränderung der politischen Struktur Europas zusammen, die sich besonders in der Bildung von Territorialstaaten und in den vielen Kriegen der damaligen Zeit, die die Ein- und Ausfuhrmöglichkeiten wesentlich verringerten, ausprägt. Zusammenfassend kann gesagt werden, „daß kriegerische Verwickelungen zusammen mit der wirtschaftlichen Erstarkung der bisher von Danzig abhängigen Ostseereiche Danzigs Handel und damit seinen Wohlstand untergruben, wodurch es den neuen Handelsmächten sowie den Nordstaaten möglich wurde, Danzigs Erbe anzutreten, soweit seine Stellung als Handelshafen nicht ausschließlich durch seine günstige Lage insbesondere für den Holz- und Getreidehandel bedingt war[4])."

Imerhin wies Danzig, das 1793 Preußen einverleibt wurde, vor den Napoleonischen Kriegen einen Schiffsverkehr auf, der den damaligen Verhältnissen entsprechend bedeutend genannt werden muß, und in den Sechziger Jahren führte es, durch die Aufhebung der Koernzülle und des dänischen Sundzolls begünstigt, wieder Getreide in einer Menge aus, die derjenigen in seinen besten Zeiten nicht nachstand.

Die großen Wandlungen im Weltverkehr übten erst dann einen Einfluß auf Danzigs Stellung aus, als die allgemeine Verbesserung der Verkehrsmittel und die bereits erwähnte Konzentration des Verkehrs auf die Nordseehäfen einsetzte. Erst in den 70er und 80er Jahren des 19. Jahrhunderts entstand eine wesentliche Überlegenheit der deutschen Nord- über die Ostseehäfen ,nämlich „als Folge einer aufstrebenden Industrie, günstiger Zoll- und Tarifverhältnisse, erhöhter Aufnahme- und insbesonderer Absatzfähigkeit der Übersee, — — —, wodurch gleichzeitig

---

[3]) Goergens „Danzigs Handel- u. Schiffahrt u. ihre Bedeutung für das Wirtschaftsleben der Freien Stadt", S. 76.

[4]) Thomsen „Danzig als Handelshafen", S. 23.

auf Seiten der Ostseehäfen nunmehr die Umgestaltung des Welthandels zur Ursache einer langsamen Entwickelung wurde, da auch neue getreide- und holzreiche Gebiete dem Weltmarkt erschlossen wurden“[5]). Diesen neuen Holz- und Getreidekonkurrenten war Danzig nicht gewachsen. Es konnte an der Umgestaltung der Verkehrsmittel nicht in demselben Maße teilnehmen wie andere Häfen, da es vor allem nicht über ein großes, blühendes Hinterland verfügte und sein Verkehr daher beschränkt bleiben mußte. Hierzu treten Mängel verkehrspolitischer Art, die sich im Laufe des 19. Jahrhunderts für seinen Handel und Verkehr ungünstig auszuwirken begannen.

Zwar hat Danzig mit bedeutenden Häfen den Vorzug gemeinsam, der einzige Mündungshafen eines großen Stromes zu sein, dessen Stromgebiet von 197 000 qkm sogar noch größer ist als z. B. dasjenige der Elbe (147 300 qkm). Während diese aber auf einer Strecke von 866 km für Fahrzeuge bis zu 600 t schiffbar ist, kann die Weichsel von der Mündung aufwärts nur 205 km von Schiffen bis höchstens 200 t Tragfähigkeit befahren werden[6]). Dieser dem ehemals deutschen Teil der Weichsel angehörigen Strecke folgt der durch das frühere Russisch-Polen fließende Stromteil mit einer Länge von 427 km, der von Rußland gänzlich vernachlässigt wurde und daher stark versandet ist, so daß bei ihm von einer Schiffbarkeit kaum gesprochen werden kann[7]). 200 bis 300 t ladende Kähne können auf diesem Stromteil bis Warschau nur etwa 40—50 t, darüber hinaus noch weniger Güter mit sich führen.

Dieser bedeutende Nachteil für Danzig ist auch durch die Anlage von Eisenbahnen nicht ausgeglichen worden. Danzigs Stellung vor dem Kriege in dieser Beziehung ist folgendermaßen gekennzeichnet worden: „Danzig ist wohl noch die Königin der Weichsel, aber keineswegs mehr in dem Maße die Beherrscherin des durch sie durchflossenen Wirtschaftsgebietes wie in früheren Zeiten. Die alte Verkehrsstraße, die Weichsel, existiert nicht mehr; ihr Erbe haben die Eisenbahen angetreten, welche keineswegs dem Stromlaufe folgen, sondern ihn häufig senkrecht schneiden und somit Danzigs ehemaliges Hinterland gewaltig einengen[8]).“

Aber nicht nur der Verlauf der Bahnlinien, sondern auch die Tarifpolitik sowohl der deutschen wie der russischen Eisenbahnen entsprach in vielen Punkten nicht den Danziger Interessen. Diese Benachteiligung wurde „um so schwerer empfunden, weil das ursprüngliche Hinterland Danzigs bereits durch den Stettin, Berlin, Hamburg und Königsberg begünstigenden Ausbau des Eisenbahnnetzes stark eingeengt worden ist. Die Ursachen liegen in Danzigs Lage zu seinem Hinterlande, der zufolge Danzig von den russischen Tarifen in viel weitgehenderem Maße getroffen wird als Stettin und Hamburg[9]).“

---

[6]) Rosenberg „Der Anteil der Binnenschiffahrt am Seeverkehr der Häfen Danzig, Königsberg und Memel“, S. 19.

[7]) Goergens, a. a. O., S. 133.

[8]) Thomsen, a. a. O., S. 48.

[9]) Desgl. S. 66.

[5]) Thomsen, a. a. O., S. 22.

Die Folgen dieser verkehrspolitischen Nachteile machten sich sowohl in der Ein- wie in der Ausfuhr über den Danziger Hafen geltend. Selbst in seinem unmittelbaren Hinterland, der Provinz Westpreußen und dem ehemaligen Russisch-Polen mußte Danzig mit den westlichen deutschen Häfen um den Absatz kämpfen[10]). So nahm z. B. in der Baumwolleinfuhr Bremen infolge seiner Vorzugsfrachtsätze auch im Osten nahezu eine Monopolstellung ein.

Bei der Ausfuhr hatte es jahrzehntelang erbitterte Tarifkämpfe besonders mit Königsberg zu führen, da dieser Hafen trotz größerer Entfernung für die Getreidezufuhr aus Polen erheblich günstiger gestellt worden war. Hierzu kam das erfolgreiche Bestreben der russischen Regierung, die Ausfuhr der Landesprodukte möglichst über russische Häfen zu leiten und deren geographische Nachteile durch Sondertarife auszugleichen.

Es machte sich hier besonders bemerkbar, daß Danzigs politisches Hinterland, das aus Westpreußen und Teilen der angrenzenden preußischen Provinzen bestand, dem natürlichen, zu dem außer dem heutigen Polen weite Teile Südrußlands und Rumäniens gehören, keineswegs entsprach. Danzigs Hinterlandsverkehr wurde so in weitgehendem Maße durch Verhältnisse politischer Natur, auf deren Gestaltung es so gut wie keinen Einfluß hatte, bestimmt.

2. Zollverhältnisse.

Die Zollpolitik hat für den Handel eine noch größere Bedeutung als die Tarifpolitik, da sie nicht lediglich den Anteil des einzelnen Hafens am Gesamthandel, sondern dessen Umfang und Intensität weitgehend beeinflußt[11]).

Danzig war nun von der Zollpolitik sowohl Deutschlands wie Rußlands in hohem Maße abhängig und auch das Verhältnis beider Staaten zu einander war für seinen Verkehr von Wichtigkeit. So wurde dieser durch den deutsch-russischen Zollkrieg von 1893 stark beeinträchtigt, konnte sich aber infolge des im nächsten Jahre abgeschlossenen Handelsvertrages allmählich wieder erholen. Dieser Vertrag enthält u. a. die Aufhebung des Zwanges des Identitätsnachweises bei dem Export von russischem Getreide sowie die Bestimmungen über die Privattransitläger für Holz und Getreide, durch die die Ausfuhr dieser Erzeugnisse Rußlands über Danzig begünstigt wurde. Für die Einfuhr wirkte die durch Rußland garantierte Festlegung der Einfuhrzölle auf eine mäßige Höhe günstig, obwohl die Zollermäßigungen nicht dazu führten, daß die Zufuhr z. B. an Baumwolle für die polnische Industrie und an Roheisen wieder über Danzig geleitet wurden. Wenn trotzdem die Einfuhr im Danziger Seeverkehr in den beiden letzten Jahrzehnten vor dem Kriege eine aufwärtssteigende Entwickelung zeigt, so ist dieses weniger auf Einwirkungen des Handelsvertrages als auf „das Anwachsen der Bevölkerung

[10]) Siehe hierzu die Kartenbeilagen in Prof. A. Rühl's „Die Nord- und Ostseehäfen im deutschen Außenhandel".

[11]) Thomsen, a. a. O., S. 67.

Polens und das Aufblühen der Industrie dortselbst und in Westpreußen[12])" zurückzuführen.

Der Idealzustand für die Handelsstadt Danzig wäre natürlich völliger Freihandel gewesen. Doch die Wirklichkeit trug ihren Wünschen wenig Rechnung. Besonders Rußlands stark prohibitiv eingestellte Zollpolitik lastete sehr auf ihrem Einfuhrhandel, während die deutsche Zollpolitik ihr auch Vorteile bot, wie z. B. in der Frage der Holz- und Getreidetransitläger.

Die Auswirkung sämtlicher zollpolitischen Momente sowie der verkehrspolitischen Gestaltungen auf die Entwicklung des Danziger seewärtigen Handels und Verkehrs ist stets unmittelbar und bedeutend gewesen. Sie im einzelnen zu untersuchen würde aber über den Rahmen dieser Abhandlung hinausgehen.

3. Der Schiffsverkehr.

Einen ersten Eindruck von dem Verkehr in einem Hafen vermittelt eine Zusammenstellung der Schiffsein- und -ausgänge in bestimmten Zeitabschnitten. Diese ergeben für den Danziger Hafen während der letzten fünf Friedensjahre 1909—13 folgendes Bild[13]):

	Eingang:		Ausgang:	
	Schiffe	Nt.-Reg.-To.	Schiffe	Nt.-Reg.-To.
1909	2431	847 917	2447	867 749
1910	2545	879 004	2536	873 425
1911	2732	970 315	2739	975 209
1912	2992	970 653	2974	993 152
1913	2910	924 837	2855	936 854

Ein- und Ausgang:

	Schiffe	Nt.-Reg.-To.
1909	4878	1 715 666
1910	5081	1 752 429
1911	5471	1 945 524
1912	5966	1 963 805
1913	5765	1 861 691

Da die Verdrängung des Segelschiffs durch den Dampfer in diesem Zeitabschnitt bereits zu einem gewissen Stillstand gekommen war, ist der Anteil der Dampfer am Gesamtverkehr ziemlich konstant und beträgt der Anzahl nach durchschnittlich etwa 86 %, der Tonnage nach 97—98 % des gesamten Schiffseingangs.

Der durchschnittliche Raumgehalt der ein- und auslaufenden Schiffe in den Jahren 1909—13 beläuft sich auf 340 Nt.-Reg.-To., ein Zeichen dafür, daß der Danziger Hafen in der Hauptsache von Schiffen besucht

---

[12]) Thomsen, a. a. O., S. 79.

[13]) Die statistischen Angaben für die Vorkriegszeit sind, soweit nicht besonders bemerkt, den Jahresberichten des Vorsteheramtes der Kaufmannschaft entnommen.

wurde, die lediglich den Verkehr mit Ost- und Nordseehäfen vermittelten. Dieses gilt im besonderen Maße von den deutschen Schiffen, die der Tonnage wie der Zahl nach nur etwas mehr als die Hälfte des gesamten Verkehrs ausmachten, deren Durchschnittsgröße aber erheblich unter der allgemeinen lag.

Die zweite Stelle im Hafenverkehr nahmen abwechselnd die norwegische, schwedische und dänische Flagge ein, ihnen folgte dann die englische und schließlich noch die niederländische und russische Flagge. Schiffe der Mittelmeerstaaten erschienen äußerst selten, von überseeischen Ländern so gut wie niemals im Danziger Hafen. Damit ist aber nicht gesagt, daß Danzig überhaupt keinen anderen Verkehr als mit Ost- und Nordseehäfen hatte. Wir kommen hierauf noch bei der Betrachtung des Warenverkehrs zurück, bemerken aber schon jetzt, daß es sich bei Danzigs Verbindungen mit außereuropäischen Häfen um keine regelmäßigen Linienfahrten, sondern nur um gelegentliche Transporte handelte. Einen ständigen Tourenverkehr unterhielt Danzig hauptsächlich mit den großen westlichen Umschlagshäfen und Stapelplätzen Hamburg, Bremen, London, Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen. Er lag teils in den Händen deutscher, teils auch ausländischer Reedereien.

Den einzelnen Ländern nach verteilte sich der Schiffsverkehr in der Weise, „daß der Nordseeverkehr mit England und der Verkehr mit den nördlichen Königreichen ungefähr je ein Viertel des ein- und auslaufenden Frachtenraumes beansprucht. Der Rest entfällt auf Rußland und den deutschen Küstenverkehr[14])".

4. Der Güterverkehr.

Über die wirkliche Bedeutung eines Hafens besagt eine Übersicht über die umgeschlagene Gütermenge mehr als eine bloße Statistik des Schiffsverkehrs.

Danzigs seewärtiger Im- und Export hat sich während der letzten vier Jahrzehnte vor dem Kriege um etwas weniger als das Dreifache gehoben, eine Entwicklung, die mit derjenigen anderer Häfen verglichen, nur bescheiden genannt werden kann, jedoch in den letzten Jahren einen langsamen aber stetigen Aufschwung andeutete. Für das letzte Jahrfünft vor Kriegsausbruch ergibt sich folgendes Bild:

	Import t	Export t	zus. t	Anteil des Export
1909	1 042 552	856 276	1 898 828	55 %
1910	942 251	854 008	1 796 259	53 %
1911	1 039 701	1 203 795	2 243 496	46 %
1912	1 141 455	1 311 757	2 453 212	48 %
1913	1 233 630	878 471	2 112 101	58 %

Das Verhältnis des Imports zum Export ist also ziemlich ausgeglichen und die Tonnagebilanz daher günstig.

Beim Import stand an erster Stelle die Steinkohle mit 249 195 t im Durchschnitt der Jahre 1909—1913, von denen ca. 79 % aus England

[14]) Thomsen, a. a. O., S. 40.

kamen. Mengenmäßig die zweite Stelle nahmen schwedische Eisenerze ein (1909—1913 durchschnittlich 121 933 t), deren Einfuhr über Danzig nach den oberschlesischen Hütten durch Vorzugstarife der Bahn ermöglicht wurde. Weitere importierte Massengüter sind Düngemittel, Steine, Petroleum sowie Eisen nebst Eisenwaren und an Kolonialwaren hauptsächlich Reis und Salz.

Der Export zeigte eine unruhigere Entwicklung als der Import, was darauf zurückzuführen ist, daß er in der Hauptsache landwirtschaftliche Produkte umfaßte und daher von den jeweiligen Ernteergebnissen abhing. In ihm spielten drei Artikel eine überragende Rolle: Getreide, Holz und Zucker. Ihre Ausfuhr betrug:

	Getreide	Holz	Zucker
1909	269 687 t	173 008 t	252 312 t
1910	353 170	158 592	178 034
1911	424 241	159 098	465 776
1912	439 976	303 418	428 563
1913	336 714	145 458	225 170

Das Getreide wurde vorwiegend nach Westdeutschland, England, Skandinavien, Holland und anderen Staaten Westeuropas verladen. Danzigs Hauptabnehmer für Holz und Zucker war von jeher England. Ihm folgten in weiterem Abstande für Holz Westdeutschland, Belgien und die Niederlande, für Zucker Finnland und Frankreich.

Die Zufuhr der Exportartikel nach Danzig erfolgte in früheren Zeiten fast ausschließlich auf der Weichsel. Mit dem Ausbau des Eisenbahnnetzes und der Unterlassung einer Weichselregulierung durch Rußland verlor diese Verkehrsstraße immer mehr an Bedeutung. Sie kam in der Hauptsache nur noch für weniger wertvolle Massengüter in Frage, besonders für Holz, das weiterhin zum größten Teil in sogenannten Traften stromabwärts geflößt wurde. Ein Vergleich der seewärtigen Gesamtbewegung an Gütern von 1909—1913 mit derjenigen auf der Weichsel ergibt, daß letztere ohne Berücksichtigung der Holzzufuhr, für die zum Vergleich geeignete statistische Angaben nicht vorliegen, nur noch etwa 26 % des seewärtigen Güterumschlags ausmachte. Selbst bei einem so billigen Massenartikel wie Kohle übertraf zeitweise der Versand in das Hinterland mit der Eisenbahn die stromwärtige Verfrachtung. Dies sind anschauliche Belege dafür, wieviel diese ehemalige Hauptverkehrsstraße Danzigs an Bedeutung verloren hatte.

5. Der Handel.

Die Wandlungen in den Verkehrsbedingungen konnten nicht ohne Einfluß auf den Handel bleiben, denn dieser als „die auf den Warenumsatz gerichtete Tätigkeit" steht mit dem Verkehr als der „auf den Warentransport gerichteten Tätigkeit[15])" in engster Beziehung. „Beide sind ohne einander nicht denkbar und bedingen sich gegenseitig. Wo kein Handel ist, dort gibt es auch keinen Verkehr und wie das zum Verkehr

[15]) K. Wiedenfeld, a. a. O., S. 269, Anmerkung.

drängende Handelsbedürfnis neue Verkehrsbeziehungen hervorruft und die alten erweitert oder verbessert, so fördern die Verkehrsmittel durch ihre Vermehrung und Vervollkommnung wiederum den Handel[16])."

Ebenso wie Danzig keiner der Konzentrationspunkte des modernen Weltverkehrs aus den bereits erwähnten Gründen werden konnte, so wurde es auch kein Welthandelsplatz. Sein Handel war in der Hauptsache lokal orientiert. Es wurde z. B. der Bedarf an Kolonialwaren vorzugsweise in Hamburg und nicht in den Produktionsländern gedeckt, da man hierbei in Anbetracht der geringen Konsumtion in dem engen Hinterland ein geringeres Risiko einging[17]). Der einzige Handelsartikel, der aus der Übersee ständig in größerer Menge direkt bezogen wurde, war das Petroleum. 1913 betrug der Gesamtmport hiervon 45 068 t, von denen etwa die Hälfte aus den Vereinigten Staaten kam. An weiteren Waren, die über Danzig eingeführt und gehandelt wurden, sind besonders englische und westfälische Kohlen, Heringe und Weine zu nennen. Die beiden letzteren stammten in der Hauptsache aus den nord- und westeuropäischen Produktionsländern. Der Handel mit ihnen erstreckte sich nicht nur auf das deutsche Hinterland, sondern auch auf Polen und Südrußland und folgte dabei Jahrhunderte alten Traditionen.

Die drei wichtigsten Ausfuhrartikel (Getreide, Holz und Zucker) waren zugleich auch Gegenstand bedeutender Handelszweige. Die erste Stelle unter ihnen nahm der Getreidehandel ein. Er hatte zwar unter der russischen Zoll- und Tarifpolitik besonders zu leiden, wies trotzdem in den letzten Vorkriegsjahren wiederum eine erfreuliche Aufwärtsbewegung auf, die neben stärkerer landwirtschaftlicher Intensität einer deutschen Zollmaßnahme, nämlich der Aufhebung des Identitätsnachweises beim Export zugeschrieben wird[18]). Zum Handel mit Getreide ist noch derjenige mit Mühlenfabrikaten wie Mehl und Kleie hinzuzurechnen.

Während früher das Getreide in der Hauptsache aus Polen und Südrußland kam, trat in der letzten Zeit eine Wandlung zugunsten des inländischen Getreides ein, so daß dieses z. B. 1911 bereits 75 % der gesamten Getreideausfuhr stellte[19]).

Dem Getreidehandel der Bedeutung nach folgte der ebenfalls seit Jahrhunderten in Danzig heimische Holzhandel. Der Danziger Holzkaufmann unterhielt umfangreiche Läger an kiefernen und eichenen beschlagenen Hölzern (Balken, Mauerlatten, Plancons sowie Eisenbahnschwellen) und versorgte damit hauptsächlich Englands Bedarf an Holz für den Eisenbahn-, Brücken- und Tiefbau[20]).

Der Exporthandel mit Zucker ist weit jüngeren Datums. Die erste Zuckerausfuhr fand 1879 statt und entwickelte sich derart, daß sie vor dem Kriege in manchen Jahren sowohl mengen- wie wertmäßig in der Ausfuhr an der Spitze stand. Der Zucker stammte etwa zu 62 % aus dem

---

[16]) K. Hassert „Allgemeine Verkehrsgeographie", S. 2.
[17]) Thomsen, a. a. O., S. 38.
[18]) Thomsen, a. a. O., S. 109.
[19]) O. Münsterberg „Wandlungen m Handel", S. 10.
[20]) Derselbe „Der Handel Danzigs", S. 43—44.

inländischen, zum restlichen Teil aus dem russisch-polnischen Hinterlande und gelangte teils als Rohzucker, teils nach Raffinierung in Danzig als Weißzucker zum Versand. In manchen Jahren kamen zu den ständigen europäischen Abnehmern auch überseeische Länder wie die Vereinigten Staaten, Kanada und Japan hinzu. Das Nebenprodukt des Zuckers, die Melasse, wurde ebenfalls in größeren Mengen über Danzig exportiert. Melasse und Rohzucker wurden aber, soweit sie aus Rußland stammten, in der Hauptsache über Danzig nicht gehandelt, sondern nur spediert, d. h. für fremde Rechnung aus- bzw. eingeführt. Es machte sich hier die Entwicklungstendenz im modernen Handel geltend, nämlich unter Ausschaltung des Zwischenhandels und Errichtung eines direkten Verkehrs zwischen binnenländischen Produzenten und ausländischem Empfänger den wirtschaftlich billigsten Weg einzuschlagen.

So ist in den letzten Jahrzehnten in sämtlichen Seestädten ein Rückgang des Eigenhandels zugunsten des Speditionshandels zu beobachten. Es gehörte z. B. im Jahre 1913 in Bremen der Spedition bereits ca. ein Drittel des Einfuhr- und mehr als die Hälfte des Ausfuhrhandels und in Stettin 60 % des gesamten Handels an[21]). Durch die Zurückdrängung des Eigenhandels blieb dem Kaufmann der Seestädte nur noch ein Gewinn durch die Beförderung der Waren. In Danzig betätigte sich der Speditionshandel überwiegend bei der Einfuhr und zwar besonders von Massengüter wie Erzen, Eisen und Eisenwaren, Gerbstoffen, Steinen und Zement. Im Export dagegen hatte der Eigenhandel seine überragende Bedeutung behalten, wenn auch russischer Zucker und Melasse sowie in letzter Zeit Teile des Holzexportes bereits Speditionsgut geworden waren, Genaue Angaben über den Umfang des Speditionsverkehrs stehen nicht zur Verfügung. Für die Jahre 1899—1904 wird sein Anteil am Import mit $^3/_8$ angenommen[22]) und in dem folgenden Jahrzehnt hat er sich noch vergrößert, denn gerade die wichtigsten Speditionsartikel weisen eine starke Zunahme auf.

6. Die Handelsflotte.

Bei einer Betrachtung des Schiffs- und Warenverkehrs im Danziger Hafen kann auch die Lage der hier ansässigen Reedereien nicht unerwähnt bleiben. Diesen wiesen bis in die 70 er Jahre des vorigen Jahrhunderts einen ansehnlichen Bestand an Segelschiffen auf. Mit dem Vordringen der Dampfer setzte aber ein jäher Rückgang der Danziger Handelsflotte ein. Dieser Rückgang ist nicht nur ein relativer, wie er notwendigerweise durch den Übergang zum Dampferverkehr entstehen mußte, sondern auch ein absoluter[23]), denn er schloß eine Verringerung sowohl der Tonnage wie auch der Leistungsfähigkeit ein. Seine Ursachen sind einmal die gleichen, die die deutschen Ostseestädte und Danzig im besonderen zu Häfen zweiter Ordnung gemacht haben; dazu treten aber noch Kapitalmangel, ungünstige Zölle und mangelnder Unternehmungsgeist hinzu.

---

21) Rühl, a. a. O., S. 43.
22) Münsterberg „Der Handel Danzigs", S. 16.
23) Thomsen, a. a. O., S. 89.

Während die Danziger Handelsflotte 1894 noch einen Bestand von 53 Seeschiffen mit 26 512 Nt.-Reg.-To. (davon 28 Dampfer mit 14 502 t und 25 Segelschiffe mit 12 010t) hatte, betrug dieser 1913 nur noch 21 Dampfer mit 12 646 Nt.-Reg.-To. Es zeigt sich also, daß Danzigs Reederei einmal dem Rückgang des Danziger Handels im letzten Drittel des vergangenen Jahrhunderts gefolgt, „jedoch in den letzten Jahrzehnten nicht fähig war, an dem allgemeinen langsamen Aufschwung Anteil zu nehmen[24])." Sie blieb nicht nur gegenüber der Entwicklung der Reedereien der deutschen Nordseehäfen zurück, sondern auch selbst gegenüber Ostseehäfen wie Lübeck, Flensburg und Rostock[25]).

Die Danziger Schiffe, die sich auf 4 Reedereien verteilten, von denen 3 in einer mehr oder weniger engen Interessengmeinschaft zueinander standen, versahen teils den regelmäßigen Tourenverkehr Danzigs mit westeuropäischen, vorwiegend englischen, Häfen, teils wurden sie auch in freier Trampschiffahrt in Nord- und Ostsee, seltener bis nach Spanien und Nordafrika, beschäftigt.

7. Die Hafenanlagen.

Es ist nicht beabsichtigt, hier eine erschöpfende Schilderung der Danziger Hafeneinrichtungen zu geben. (Siehe hierüber Thomsen „Der Handel Danzig" S. 28 ff. und Goergens „Danzigs Hafen und Schiffahrt und ihre Bedeutung für das Wirtschaftsleben der Freien Stadt" S. 8 ff.). Es sei nur kurz bemerkt, daß die Danziger Bucht eine vorzügliche, durch die vorgelagerte Halbinsel geschützte Reede ist, von der aus der Hafen unmittelbar ohne Einschaltung einer Zufahrtstraße zu erreichen ist. Durch den toten Mündungsarm der Weichsel und deren Nebenfluß, die Mottlau, gebildet, weist er eine Gesamtlänge von ca. 29 km auf, von denen aber nur ein Teil kaimäßig ausgebaut war. Die durchschnittliche Fahrwassertiefe im eigentlichen Seehafen wurde kurz vor dem Kriege von 7,5 auf 9 m gebracht[26]). Dadurch wurde es Schiffen jeder Größe ermöglicht, ihn anzulaufen. Moderne Anlagen mit elektrischen Kränen befanden sich im Freihafen und im Kaiserhafen, daneben sind noch Speicher mit elektrischen Getreide -bzw. Zuckerelevatoren im Hafenkanal, am Weichselbahnhof, auf dem Holm und auf der Speicherinsel zu erwähnen. Dem Holzhandel stand eine Wasserfläche von nahezu 2 Millionen qm, dem Getreidehandel Silos mit einer Lagerungsmöglichkeit für ca. 100 000 t Korn zur Verfügung.

Zusammenfassend kann gesagt werden, daß „die Hafenverhältnisse bis zum Kriege im großen und ganzen den Verkehrsanforderungen zu genügen vermochten[27]). Das Interesse der Kriegsmarine an Danzig als Flottenstützpunkt und dasjenige der Schiffbau-Industrie unterstützte das ständige Bestreben der Danziger Handels- und Schiffahrtskreise, die Leistungsfähigkeit des Hafens zu erhalten und zu verbessern.

---

[24]) Thomsen, a. a. O., S. 85—86.
[25]) s. Aufstellung auf S. 21.
[26]) E. Stein „Monographien deutscher Städte", Bd. 6, „Danzig", S .38.
[27]) Goergens, a. a. O., S. 41.

8. Danzigs Stellung im gesamtdeutschen Seeverkehr.

Die Ursachen, die einen Rückgang des Danziger Handels und Verkehrs im Laufe des 19. Jahrhunderts bedingten, haben wir bereits erwähnt. Auch konnten wir feststellen, daß in den letzten Jahren vor dem Kriege wieder eine langsame Aufwärtsbewegung zu verzeichnen war. Wenn diese auch nicht ausreichte, um Danzig wieder eine Stellung zu verschaffen, die derjenigen in früheren Zeiten entsprach, so trug sie jedoch dazu bei, daß Danzig sich zu einer Großstadt entwickelte, die 1914 188 000 Einwohner zählte und ein gesundes, emporstrebendes Wirtschaftsleben aufwies.

Ein Vergleich seines Schiffsverkehrs und seiner Handelsflotte mit denjenigen anderer deutscher Häfen ergibt folgendes Bild[28]):

Ein- und Ausgang an Seeschiffen im Jahre 1913.

	Zahl der Schiffe	Raumgehalt in Nt.-Reg.-To.
Hamburg	34 412	28 738 000
Bremen u. Bremerhafen	11 489	9 036 000
Stettin	10 357	4 085 000
Königsberg	4 049	1 308 000
Danzig	5 765	1 861 691

Bestand an Seeschiffen der Reedereien folgender Häfen am 1. Januar 1914.

	Zahl der Schiffe	Raumgehalt in Nt.-Reg.-To.
Hamburg	1 353	2 959 853
Bremen	595	1 416 848
Stettin	156	150 675
Rostock	63	72 441
Danzig	21	19 415

Zusammenfassend ist zu sagen, daß Danzig vor dem Kriege eine Hafenstadt von mittlerer Bedeutung war, die an dem allgemeinen Aufschwung der deutschen Wirtschaft wenn auch in bescheidenem so doch stetigem Maße teilnahm. Ihr Handel erstreckte sich über das inländische Hinterland bis tief nach Rußland hinein. Es blieb der Stadt daher noch etwas, das an die Zeiten erinnerte, in denen Danzig als das Ein- und Ausfallstor des agrarischen Osteuropas dessen Handel und Verkehr mit den westeuropäischen und überseeischen Ländern vermittelte und der erste Handelsplatz an der Ostsee war.

---

[28]) Die Zahlen sind zusammengestellt nach den Angaben der Reichsstatistik, für Danzig nach dem Bericht des Vorsteheramts der Kaufmannschaft für 1913.

II. Abschnitt.

Die veränderte Lage infolge des Versailler Vertrages.

1. Die politischen Neugestaltungen.

Der Ausgang des Weltkrieges und seine Folgen stellten Danzigs Handels- und Seegeltung auf völlig veränderte Grundlagen[29]). Die Stadt und ihre engere Umgebung wurden von Deutschland abgetrennt und zu einer Freien Stadt unter dem Schutze des Völkerbundes proklamiert (Art. 100 Versailler Vertrag). Gleichzeitig wurde der größte Teil der früheren Provinzen Westpreußen und Posen vom Deutschen Reich losgelöst und mit dem wiederhergestellten Polen vereinigt. So wurde Danzig vorwiegend mit polnisch gewordenen Gebieten umgeben; nur gegen Osten grenzt es an das deutsch gebliebene Ostpreußen.

Seine Abtrennung vom Mutterlande und Konstituierung als selbständiger Staat erfolgte einmal — wie es in der Mantelnote zur Antwort der alliierten und assoziierten Mächte an den Präsidenten der deutschen Friedensdelegation vom 16. Juni 1919 heißt — um Polen einen „freien und sicheren Zugang zum Meere" zu verschaffen[30]). Andererseits wollte man die alte deutsche Stadt, deren deutscher Charakter auch von den Schöpfern des Versailler Diktats ausdrücklich anerkannt wurde, nicht an Polen ausliefern und schuf so als das Ergebnis eines Kompromisses die „Freie Stadt Danzig". Man ging dabei von der Voraussetzung aus, daß die Wirtschaftsinteressen Danzigs und Polens miteinander identisch seien und setzte daher an die Stelle der politischen eine enge wirtschaftliche Verbundenheit zwischen beiden Staaten, die ihren Ausdruck darin fand, daß Polen eine Reihe wichtiger wirtschaftlicher Rechte hauptsächlich im Danziger Zoll- und Verkehrswesen eingeräumt wurden.

2. Die Danzig-polnische Zollunion.

Artikel 104, 1 des Versailler Vertrages sieht eine Aufnahme Danzigs in das Gebiet der polnischen Zollgrenzen vor. Beide Staaten „bilden ein einziges Zollgebiet, welches der polnischen Zollgesetzgebung und dem polnischen Zolltarif unterworfen ist," aber „das Gebiet der Freien Stadt Danzig bildet hinsichtlich der Zölle eine Verwaltungseinheit, welche Be-

---

[29]) Während des Krieges war der Schiffsverkehr im Danziger Hafen nur gering, da dieser infolge seiner Lage zum Seekriegsschauplatz und seiner Benutzung als Marinenstützpunkt dem Handel und Verkehr keine Möglichkeit zu reger Entwicklung bot. Es fand nur ein schwacher Verkehr mit den skandinavischen und nach dem deutsch-russischen Friedensschluß auch mit den baltischen Häfen statt, der aber gegenüber demjenigen Lübecks und Stettins, die von den Kriegsverhältnissen weniger betroffen wurden, unbedeutend war. Im Durchschnitt betrug die in den einzelnen Kriegsjahren umgeschlagene Gütermenge noch nicht 10 % des früheren Verkehrs.

[30]) Inwieweit hierbei außerdem noch Überlegungen ethnographischer, geographischer und historischer Natur mitsprechen, hat Dr. H. A. Harder in seiner Schrift „Danzig, Polen und der Völkerbund", S. 7 ff. eingehend untersucht.

amten der Freien Stadt anvertraut ist und unter der allgemeinen Kontrolle der Zentralzollverwaltung Polens ausgeübt wird (Artikel 13 und 14 des Pariser Vertrages zwischen Danzig und Polen vom 9. November 1920). Am 10. Januar 1922 trat die Zollunion in Kraft. Am 1. April 1922 wurden auch alle sonstigen Beschränkungen im Warenverkehr zwischen beiden Staaten aufgehoben und Danzig mußte sich verpflichten, alle wirtschaftlichen Ein- und Ausfuhrbeschränkungen (Verbote und Abgaben) Polens gegenüber dem Zollausland auf seinem Gebiet analog einzuführen (Art. 211 und 215 des Danzig-polnischen Abkommens vom 24. Oktober 1921).

So wurde die Herstellung einer wirtschaftlichen Einheit zwischen beiden Staaten in hohem Maße gewährleistet, aber Danzig war derjenige Teil, der dafür große Opfer bringen mußte. Seine Wirtschaft war gezwungen, sich schnell und grundlegend umzustellen, da die polnische Zoll- und Handelspolitik, die für das gesamte Zollgebiet maßgebend ist, natürlich in erster Linie den Bedürfnissen der polnischen Wirtschaft entsprechend orientiert ist. Nur in einigen wenigen Punkten wurde Danzig eine Ausnahmestellung im Rahmen der Zollgemeinschaft eingeräumt, so wurde ihm z. B. mit Rücksicht auf seine Stellung als Handelshafen die Aufrechterhaltung des bisherigen Freibezirks im Hafen und der für den Handel überaus wichtigen öffentlichen Zollniederlagen und Privattransitläger zugestanden.

3. Die verkehrspolitischen Neuregelungen.

Das Bestreben der alliierten und assoziierten Mächte, Polen einen möglichst unmittelbaren Zugang zur See zu sichern, findet besonders seinen Ausdruck in der Behandlung des Danziger Hafens. Er wurde ein „Ausschuß für den Hafen und die Wasserwege von Danzig" geschaffen und ihm der Besitz und die Verwaltung des Hafens übertragen. Dieser Ausschuß, der zu gleichen Teilen aus Danziger und polnischen Vertretern sowie einem Präsidenten von z. Zt. schweizerischer Nationalität besteht, ist eine von beiden Parteien unabhängige Körperschaft, der aber keine selbstherrlichen Hoheitsrechte zukommen[31]). Ihm steht als Besitznachfolger des Deutschen Reiches bzw. preußischen Staates das Eigentum an dem größten Teil der Anlagen sowohl des Hafens wie der dem Hafenbetrieb dienenden Wasser- und Schienenwege zu (Art. 25 des Pariser Vertrages). Für den gesamten Hafen übt er die Leitung und Verwaltung aus, erhebt alle Abgaben und Gebühren und bestreitet alle Kosten der Unterhaltung sowie der Entwicklung der Hafenanlagen. Die überschießenden Einnahmen und Ausgaben werden zu gleichen Teilen auf Danzig und Polen verteilt. Der Hafenausschuß ist verpflichtet, Polen die freie Benutzung und den Gebrauch des Hafens ohne Einschränkung zu gewährleisten und deren Ausbau und Verbesserung sicher zu stellen (Art. 20, 23 und 26 des genannten Vertrages).

Zum Hafen gehört neben den künstlich angelegten Teilen und dem Unterlauf der Mottlau auch der tote Mündungsarm der Weichsel in

[31]) Schendel „Die Freie Stadt Danzig als Staat und als Handelsplatz", S. 27.

einer Länge von 29 km. Die Zuständigkeit des Hafenausschusses als Überwachungs- und Verwaltungsorgan erstreckt sich aber darüber hinaus auch auf die Stromweichsel, soweit sie durch Danziger Gebiet fließt (etwa 25 km)[32]). In ihrem übrigen Lauf ist die gesamte Weichsel ein polnischer Strom geworden. Ihre Unterhaltung liegt also jetzt nicht mehr bei mehreren Staaten, sondern in der Hauptsache Polen allein ob, das den Strom in seinem ehemals deutschen und österreichischen Teil in einem gut bzw. teilweise regulierten Zustand, in seinem russischen Teil dagegen gänzlich vernachlässigt übernahm.

Es bleibt noch übrig, die Neuregelung bezüglich der Eisenbahnen zu betrachten. In den abgetretenen deutschen Landesteilen gingen die Bahnen ohne weiteres an die polnische Staatsbahn über. Hinsichtlich der im Gebiete der Freien Stadt Danzig gelegenen Eisenbahnen wurde durch eine Entscheidung des Völkerbundskommissars in Danzig vom 15. August 1921[33]) bestimmt, daß das Eigentum, die Überwachung, Verwaltung und Ausnutzung der besonders dem Hafen dienenden Schienenwege dem Hafenausschuß, sämtlicher Vollspurbahnen Polen zusteht. Aber auch erstere sind zwecks Herstellung einer Verwaltungseinheit der polnischen Eisenbahnverwaltung übertragen, denn diese ist — nach der Ansicht des Völkerbundskommissars — „an der wirtschaftlichen Blüte so sehr interessiert, daß ihr anvertraut werden kann, für den Hafenausschuß die Überwachung, Verwaltung und Ausnutzung derjenigen Eisenbahnen auszuüben, die besonders dem Hafen dienen[34])". So wurde faktisch das gesamte Eisenbahnnetz innerhalb Danzigs der polnischen Staatsbahn angegliedert.

4. Zusammenfassung.

Durch die Beseitigung der bisher so lästigen russischen Zollschranken und die zwangsweise Angliederung an das polnische Zollgebiet hatte Danzig ein Hinterland erhalten, das aus dem gesamten Gebiet der polnischen Republik mit ca. 30 Millionen Einwohnern besteht. Dieses war einst eine der Kornkammern Europas und besitzt trotz überwiegend agraren Charaktes bedeutsame Industriezweige und ausgedehnte Lager an Bodenschätzen. Mit diesem Hinterlande ist Danzig auch in verkehrspolitischer Hinsicht weitgehend zu einer Einheit verschmolzen, indem die Verwaltung der Eisenbahnen ausschließlich und der Weichsel nahezu ganz durch Polen erfolgt.

Danzig ist zunächst der einzige Seehafen in dem gesamten Danzig-polnischen Wirtschaftsgebiet. Zwar grenzt Polen selbst mit einem schmalen Streifen an die Ostsee, doch befanden sich hier zur Zeit des Besitzwechsels keine Häfen, die Danzigs Monopolstellung hätten antasten können. Aber bereits im Jahre 1921 setzt in Gdingen, hart an der Danzig-polnischen Grenze der Bau eines künstlichen Hafens ein, der ursprünglich nur den Zwecken der polnischen Kriegsmarine dienen sollte, seit 1923 jedoch in großzügiger Weise als Handelshafen ausgebaut wird.

---

[32]) Entscheidungen des Hohen Kommissars des Völkerbundes, 1921, S. 28.
[33]) Desgl. S. 13—18.
[34]) Entscheidungen d. Hohen Kommissars d. Völkerbundes, 1921, S. 13—18.

Inwieweit in der engen wirtschaftlichen Verbundenheit mit Polen für die Freie Stadt auch Gefahrenquellen liegen und insbesondere inwiefern sich Gdingen zu einer solchen ausgewirkt hat, wird im einzelnen aus der Untersuchung der Entwicklung des Danziger Hafens in den folgen Abschnitten hervorgehen.

Zunächst muß alles darauf hindeuten, daß Danzig als Handelsstadt — denn der Hafen ist der Lebensnerv des gesamten Danziger Wirtschaftslebens — nach Kriegsende einen bedeutenden Aufschwung nimmt, da die Vorbedingungen weitgehend gegeben sind.

Nach der Ansicht und dem Willen der Urheber des Versailler Diktats, die mit der Bildung der Freien Stadt ebenso deren eigenen Interessen wie denjenigen Polens dienen wollten, sollte Danzig auch wieder einer Zeit der wirtschaftlichen Blüte entgegengehen. Es sollte eine Stellung erhalten, die der im Mittelalter innegehabten entsprach[35]), einer Zeit, in welcher die Stadt der große Mittler des Handels und Verkehrs zwischen Ost- und Westeuropa war. Demgegenüber hatte es das Opfer der Abtrennung vom Mutterlande zu bringen.

III. Abschnitt.

Die Entwicklung des Danziger Hafens von 1920—1928.

Am 10. Januar 1920 wurde Danzig von Deutschland abgetrennt. Es schied damit bald darauf auch aus dem deutschen Zoll- und Wirtschaftsgebiet aus, um einer Zukunft unter völlig veränderten Voraussetzungen entgegenzugehen. Von diesem Zeitpunkt ab wollen wir seine Entwicklung als Handelshafen verfolgen.

Die ersten Jahre sind noch als eine anormale Zeit zu betrachten. In ihnen verhinderten die Folgen des soeben beendeten Krieges, insbesondere die großen politischen Umwälzungen in Osteuropa, der Währungsverfall in vielen Staaten und die Auswirkungen weltwirtschaftlicher Strukturwandlungen den Wiederaufbau und die natürliche Entwicklung der einzelnen mehr oder weniger darnieder liegenden Volkswirtschaften.

1. Der Schiffsverkehr.

Umfang und Entwicklung. Zuerst wollen wir uns dem Schiffsverkehr im Danziger Hafen zuwenden, der in der Nachkriegszeit folgende Entwicklung aufweist[36]):

---

[35]) Antwortnote der alliierten und assoziierten Mächte an den Präsidenten der deutschen Friedensdelegation vom 16. 6. 1919.

[36]) Sämtliche Zahlenangaben für Danzig sind, soweit nicht besonders vermerkt, den vom Stat. Landesamt herausgegebenen „Danziger Statistischen Mitteilungen" — für 1928 dem dort vorhandenen Zahlenmaterial — entnommen.

Jahres-Durchschnitt	Eingang Schiffszahl	Eingang Nt.-Reg.-To.	Ausgang Schiffszahl	Ausgang Nt.-Reg.-To.
1911—13	2878	955 268	2856	968 705
1920	1951	987 750	1935	975 178
1921	2631	1 567 633	2623	1 603 709
1922	2712	1 423 132	2697	1 428 820
1923	2913	1 701 747	2873	1 710 435
1924	3312	1 634 970	3330	1 648 050
1925	3986	1 869 979	3958	1 846 182
1926	5967	3 432 480	5903	3 395 840
1927	6950	3 899 854	6942	3 932 577
1928*)	6198	4 045 240	6183	4 026 596

Zusammen:

Jahres-Durchschnitt	Schiffszahl	Nt.-Reg.-To.
1911—13	5734	1 923 673
1920	3886	1 962 928
1921	5254	3 171 342
1922	5409	2 851 952
1923	5786	3 412 182
1924	6642	3 283 020
1925	7944	3 716 161
1926	11870	6 828 320
1927	13892	7 832 431
1928*)	12381	8 071 836

Sehen wir vom Jahre 1920 ab[37]), in dem infolge des polnisch-russischen Krieges Handel und Verkehr arg in Mitleidenschaft gezogen wurden, so lassen die Ziffern des Danziger Schiffsverkehr eine starke Steigerung seit 1921 erkennen. Im Durchschnitt der Jahre 1921—24 beträgt der Verkehr 165 % desjenigen der Vorkriegszeit. Die Zunahme ist nicht gleichmäßig, sondern wechselt in den Jahren 1922 und 1924 sogar in Rückgänge über; dennoch ist als Grundtendenz ein langsames Ansteigen nicht zu verkennen. Die größere Steigerung im Jahre 1925 ist bereits der Anfang eines plötzlichen, sprunghaften Emporschnellens des Schiffsverkehrs, das am Ende dieses Jahres beginnt und im folgenden Jahre nahezu zu einer Verdoppelung der im Hafen verkehrenden Schiffstonnage führt. 1927 steigt diese weiter um etwa 1 Million Reg.-To., um erst 1928 ungefähr auf dieser Höhe zu verharren. In diesen beiden letzten Jahren beträgt die Zunahme ca. 313 % gegenüber den Jahren 1911—13.

Bei weitem nicht so groß ist die Steigerung der Schiffszahl. Es zeigt sich hier, daß die Durchschnittsgröße der im Hafen verkehrenden Schiffe

[37]) Auch 1919, als Danzig noch zum Deutschen Reich gehörte, fand bereits eine starke Belebung der Schiffahrt statt, die hauptsächlich mit der Einfuhr amerikanischer Lebensmittel nach Polen zusammenhing. Es liefen in diesem Jahre 1435 Schiffe mit 535 000 Nt.-Reg.-To. ein und 1413 Schiffe mit 567 000 Nt.-Reg.-To. aus.

*) Im Jahre 1928 ohne Küstenverkehr.

wesentlich zugenommen hat. Sie beträgt 1911—13 durchschnittlich 335 Nt.-Reg.-To., im Zeitraum von 1921—25 dagegen 530 Nt.-Reg.-To. und 605 Nt.-Reg.-To. in den Jahren 1927—28[38]). Dies ist ein Zeichen dafür, daß der Danziger Hafen nicht mehr ausschließlich von Küstendampfern aufgesucht wird.

Der Richtung nach erstreckt sich der Schiffsverkehr von und nach Danzig zu ca. 55—65 % auf Ostsee-, zu ca. 25—35 % auf Nordsee- und zu ca. 10 % auf Häfen der Übersee und des Mittelmeeres. Am stärksten ist der Verkehr mit skandinavischen Häfen (ca. 40 %), dann mit England (ca. 15 %) und mit dem Baltikum (ca. 10 %). Gegenüber der Vorkriegszeit ist der Verkehr mit Skandinavien stark in den Vordergrund getreten, derjenige mit deutschen und englischen Häfen relativ zurückgegangen.

Die weitere Verdrängung des Segelschiffs durch Dampfer und Motorschiffe nach dem Kriege spiegelt sich auch in der Statistik des Danziger Hafenverkehrs wider. In den Jahren 1920—25 betrug der Anteil der Segelschiffe am gesamten Schiffsverkehr der Zahl nach 5 %, der Tonnage nach 0,6 % (vor dem Kriege 13,5 % bzw. 2—3 %), im Jahre 1927 war er weiter auf 1,4 % bzw. 0,3 % gesunken. Der Seglerverkehr spielt mithin im Rahmen des Gesamtverkehrs eine untergeordnete Rolle. Er hat nur noch einige Bedeutung für den Verkehr mit den Nordstaaten und wird auch vorwiegend von kleinen schwedischen und dänischen Küstenfahrzeugen betrieben. Nur selten erscheint ein Segelschiff „der großen Fahrt" im Hafen.

Die Seeleichter, die vorzugsweise dem Umschlagsverkehr mit Kohle und Holz dienen, machen durchschnittlich 3—4 % des gesamten Schiffsraums aus.

Über den Anteil der wichtigsten Nationen an der Tonnage der in den Hafen eingelaufenen Schiffe gibt folgende Zusammenstellung Auskunft:

Prozentsatz von der Gesamttonnage des Schiffseingangs im Jahre:

Flagge	1912	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928
Deutschland	53,40	20,75	23,80	25,67	31,07	37,76	33,33	26,46	25,00	26,12
Danzig	—	3,74	3,79	4,75	4,45	6,37	5,89	3,00	3,32	1,37
Polen	–	0,25	0,32	1,28	0,90	1,13	1,33	1,21	3,68	2,62
England	8,48	25,97	14,94	14,05	14,79	14,28	15,76	9,69	10,40	10,30
Schweden	11,26	2,68	2,48	4,25	3,08	4,98	10,15	22,38	20,87	16,32
Dänemark	6.09	7,90	20,29	26,34	19,22	18,38	16,56	20,26	18,11	18,28
Norwegen	13,84	3,46	4,32	6,89	5,97	5,57	5,71	6,17	6,04	6,42
Frankreich	0,29	2,42	3,76	3,20	12,68	5,03	3,29	2,38	2,61	2,80
U. S. A. u. Kanada	0,09	25,07	14,64	4,67	4,41	3,18	2,32	0,37	0,33	0,50

[38]) Die entsprechenden Zahlen im Jahre 1927 für Hamburg lauten 1121 Nt.-Reg.-To. und für Stettin 466 Nt.-Reg.-To.

Die deutsche Flagge steht in den meisten Jahren an der Spitze, wenn sie auch gegenüber der Vorkriegszeit erheblich zurückgegangen ist. Die zweite Stelle nimmt die dänische Flagge ein, in den Jahren 1926 und 1927 jedoch die schwedische. Dann folgen die englischen Schiffe und nach diesen in größerem Abstande diejenigen Norwegens und Frankreichs. An wichtigen Veränderungen im Flaggenbild des Hafenverkehrs ist eine starke Zunahme der Schiffe dänischer, schwedischer und französischer Nationalität festzustellen, die in der Hauptsache auf Kosten der deutschen Flagge erfolgt ist. Die Flagge der Vereinigten Staaten tauchte in starkem Maße nur vorübergehend in der ersten Zeit nach dem Kriege auf, um bald wieder nahezu ganz zu verschwinden. Insgesamt erscheinen im Hafenverkehr mehr als 20 verschiedene Flaggen, während es vor dem Kriege nur ca. 10 waren, wobei allerdings die neu entstandenen Staaten zu berücksichtigen sind. Unter denjenigen Flaggen, die nach dem Kriege neu aufgetaucht sind, sind insbesondere diejenigen Italiens, Spaniens, Griechenlands und Japans zu nennen; ein Zeichen, daß der Aktionsradius des Hafens sich erweitert hat.

Betrachten wir nun bei den verschiedenen Nationen das Verhältnis der Schiffszahl zum durchschnittlichen Raumgehalt, so ergibt sich, daß die deutschen Schiffe den niedrigsten Raumgehalt aufweisen, während die englischen, dänischen und norwegischen Schiffe im Durchschnitt erheblich größer sind. Auf diese Erscheinung, daß nämlich den deutschen Schiffen in der Hauptsache nur der Küstenverkehr, der transozeanische und Nordseeverkehr dagegen ausländischen Schiffen vorbehalten ist, wurde schon für die Vorkriegszeit hingewiesen[39]). Diese Tatsache mutet im Vergleich Deutschlands maritimer Gesamtbedeutung sonderbar an und hängt damit zusammen, daß „Deutschlands Seeschiffahrt und Handel sich in dem Jahrzehnt vor dem Kriege überwiegend von Hamburg und Bremen aus entwickelt hatte[40])."

Nach Kriegsende ermöglichte es die Vernichtung der deutschen Handelsflotte den ausländischen Reedereien sich der früheren wie neuer Verkehrswege in der Ostsee mühelos zu bemächtigen, wobei der Schiffahrt Schwedens und Dänemark die Vormachtstellung, die sie auf Grund der Neutralität ihrer Länder während des Krieges im Ostseehandel erworben hatten, zu Nutze kamen. Aber auch heute nach dem Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte nimmt die deutsche Flagge nicht diejenige Stellung in der Ostsee ein, die ihr auf Grund der Schiffahrts- und Handelsinteressen Deutschlands in diesem Meere zukommt.

Die Vormachtstellung der ausländischen Reedereien findet ihren besonderen Ausdruck bei der Verteilung der regelmäßigen von und nach Danzig abgehenden Schiffahrtslinien.

Die wichtigste ständige Überseeverbindung Danzigs ist diejenige mit New-York, die von der dänischen Baltic-America-Line ein- bis zweimal monatlich mit drei Passagier- und Frachtdampfern betrieben wird.

---

[39]) Thomsen, a. a. O., S. 40.

[40]) R. Firle „Einfluß des Weltkrieges auf Schiffahrt und Handel in der Ostsee", S. 28.

Andere Reedereien, vorwiegend amerikanisch-polnische und englische, die sich anfangs dieser Route ebenfalls zuwandten, haben sie bald wieder verlassen. Einen dreiwöchentlichen Frachtdampferverkehr mit den südamerikanischen Häfen Rio de Janeiro, Buenos Aires und Santos wird von den Schiffen der Finnland-Südamerikalinie unterhalten, die in Danzig durch die norwegische Maklerfirma Bergenske vertreten wird. Letztere betreibt auch mit der „Scandinavian-Levant-Line" zusammen einen Verkehr von Danzig aus nach den östlichen Mittelmeer- und Schwarzmeerhäfen und einen solchen nach Oslo und Bergen.

Die wichtigsten Danziger Tourenlinien liegen in den Händen auswärtiger Reedereien, und zwar in der Regel von solchen des betreffenden Partnerstaates. Dieser Umstand trägt wesentlich dazu bei, daß die deutsche Flagge bisher noch nicht ihre frühere Bedeutung im Rahmen des Gesamtverkehrs wieder erlangt hat. Es versehen z. B. drei englische Reedereien[41]) den bedeutenden Güter- und Passagierverkehr mit London und anderen Häfen Englands sowie Schottlands, eine französische denjenigen mit den nordfranzösischen Häfen und eine holländische mit Amsterdam. Selbst in der Ostsee werden z. B. Tourenlinien nach Kopenhagen mit dänischen, nach Stockholm mit schwedischen und nach Helsingfors mit finnischen Schiffen unterhalten. Mit deutschen Schiffen betriebene Linien sind diejenigen nach Hamburg, nach Rotterdam, den Rheinhäfen und Bremen, nach Lübeck, Riga, Reval und finnischen Häfen sowie nach Stettin, Königsberg und Flensburg. Aber auch hier bestehen in den meisten Fällen ausländische Konkurrenzunternehmungen, denen es mehr oder weniger geglückt ist, sich des Geschäftes zu bemächtigen. Danziger Reedereien halten nur noch eine ständige Verbindung mit Antwerpen aufrecht.

Von so großer Bedeutung die regelmäßigen Schiffahrtsverbindungen von und nach Danzig auch sind — Ende 1928 vermittelten sie den Verkehr mit etwa 40 anderen Häfen — so treten sie jedoch, was Zahl und Gesamt-Tonnage der Schiffe betrifft, gegenüber der freien oder sogenannten Trampschiffahrt zurück. Dieser gehören etwa drei Viertel des gesamten ein- und ausgehenden Schiffsraums an.

Während Tourenlinien Häfen verbinden, zwischen denen ein ständiger Austausch von hauptsächlich Stückgütern in einem bestimmten durchschnittlichen Umfang vorhanden ist — in manchen Fällen haben aber auch erst neueröffnete Verkehrslinien dem Handel als Wegweiser und Förderer gedient — so wendet sich die freie Schiffahrt mehr dem Transport von Massengütern zu und richtet sich nach dem jeweiligen Ladungsangebot. Wir wollen uns daher zunächst dem Güterumschlag im Danziger Hafen in der Nachkriegszeit zuwenden.

---

[41]) Eine von ihnen, die Ellerman- u. Wilson-Linie, hat im Dezember 1928 vier im Danzig—Englanddienst bisher beschäftigte Dampfer an ein polnisch-englisches Konsortium verkauft, das mit den Schiffen unter polnischer Flagge zwischen Gdingen und Danzig einerseits und englischen sowie französischen Häfen andererseits einen ständigen Passagier- und Frachtverkehr betreibt.

2. Der Güterverkehr.

Die Entwicklung des Güterverkehrs geht aus folgender Zusammenstellung hervor:

Jahr Durchschnitt	Einfuhr	Ausfuhr	Zusammen	Dv. Anteil des Imports
1911—13	1 138 262 t	1 131 341	2 269 603	50,2 %
1920	1 872 458 t	265 043	2 137 501	87,6 %
1921	1 322 428 t	384 137	1 706 565	77,5 %
1922	466 286 t	505 466	971 752	48,0 %
1923	654 929 t	1 062 864	1 717 793	38,1 %
1924	738 072 t	1 636 845	2 374 557	31,1 %
1925	690 779 t	2 031 969	2 722 748	25,4 %
1926	640 696 t	5 659 605	6 300 301	10,2 %
1927	1 517 194 t	6 380 420	7 897 614	19,2 %
1928	1 832 409 t	6 783 273	8 615 682	27,0 %

Aus dieser Zusammenstellung ersehen wir, daß das günstige Gleichgewichtsverhältnis zwischen Ein -und Ausfuhr sich in der Nachkriegszeit völlig verschoben hat. In den Jahren 1921 und 1922 war die Einfuhr infolge der amerikanischen Lebensmitteltransporte anormal hoch. Zugleich konnte eine größere Ausfuhr infolge des Darniederliegens der polnischen Volkswirtschaft noch nicht stattfinden. Mit der allmählichen Überwindung der unmittelbaren Kriegsfolgen nahm der Außenhandel über Danzig wieder zu. Zunächst war es nur die Ausfuhr über den Danziger Hafen, die sich stark vermehrte. Im Jahre 1924 überschritt sie — und damit zugleich der gesamte Güterumschlag — die Vorkriegshöhe und betrug bereits 1927 deren Sechsfaches. Die Einfuhr dagegen war noch 1926 nur wenig mehr als halb so groß wie vor dem Kriege. Erst im nächsten Jahre erreichte sie diese Höhe.

Der Warenverkehr des Hafens weist also bei weitem nicht die gleiche Steigerung auf, die wir beim Schiffsverkehr feststellten. Dieses ist auf das ständige Mißverhältnis zwischen Einfuhr und Ausfuhr zurückzuführen. Während in den Jahren 1920 und 1921 die Einfuhr stark einseitig überwog, kehrte sich von 1923 ab das Verhältnis in ebenso krassem Maße um. 1926 war das Verhältnis zwischen Import und Export 1: 8,8, im folgenden Jahre 1 : 4,2 und 1928 1 : 3,7. Zum Vergleich sei bemerkt, daß im Jahre 1927 in Stettin das Verhältnis zwischen Einfuhr und Ausfuhr 2,9 : 1 und in Hamburg 2 : 1 war. Die Folge dieser außerordentlich differenzierten Ladebilanz war, daß ein großer Teil der Schiffe ohne Ladung ein- bzw. auslaufen mußte. Es betrug z. B. 1926 der Raumgehalt der leer einlaufenden Schiffe fast das 2½fache desjenigen der beladenen und auch 1927 und 1928 ging trotz starker Zunahme der Einfuhr der größere Teil der Schiffe ohne Ladung bzw. mit Ballast ein. Kombiniert man in verschiedenen Häfen die Zahlen des Schiffs- und Warenverkehrs miteinander, so ergibt sich, daß im Jahre 1927 auf eine Nt.-Reg.-To. folgende Mengen Ladung entfallen:

	Einfuhr	Ausfuhr
in Danzig	0,39 t	1,62 t
in Stettin	1,51 t	0,52 t
in Hamburg	0,81 t	0,40 t

In Danzig ist demnach die Ausnutzung des Schiffsraums am unrentabelsten. Hierdurch werden natürlich die Frachtsätze erhöht, denn die Kosten der Leerfahrt kommen zu derjenigen mit Ladung hinzu. Diese ungünstigere Lage, in der sich Danzig gegenüber anderen Häfen befindet, hat z. B. dazu beigetragen, daß mehrere ausländische Reedereien, die in den ersten Jahren nach dem Kriege ihre Schiffe zwischen Danzig und Nordamerika verkehren ließen, sich gezwungen sahen, diese Fahrten einzustellen und andere Häfen aufzusuchen. Später, nachdem durch die Steigerung der Ausfuhr der Ladebilanz ein Ausgleich in umgekehrter Richtung als früher fehlt, haben sich die hohen Frachtsätze u. a. beim Export von Holz und Zement nachteilig bemerkbar gemacht. Leider läßt sich diese interessante Erscheinung zahlenmäßig nicht genau untersuchen, da sich die Frachtsätze „wegen der Verschiedenheit der Berechnungsmaßstäbe nicht miteinander vergleichen lassen und auch für den notwendigen Vergleich mit anderen Häfen die erforderlichen Unterlagen nicht ohne weiteres zu beschaffen sind[42])."

Eine Besserung der Lage kann vor allem durch eine weitere Steigerung der Einfuhr stattfinden. Ansätze hierzu weisen die letzten Jahre bereits auf, insbesondere die größere Einfuhr von Erzen und Eisenschrott gerade aus Ländern, die auch für den Export in erster Linie in Frage kommen, wodurch eine wesentlich bessere Ausnutzung des betr. Schiffsraums ermöglicht wird.

Aus den Mengenzahlen des Warenverkehrs des Danziger Hafens haben wir ersehen, daß dieser sich in den letzten Jahren stark ausgedehnt hat. Bei einer Betrachtung der Werte lassen sich in gleicher Weise Untersuchungen nicht ausführen, weil statistische Wertangaben über den seewärtigen Warenumschlag sowohl für die Zeit vor wie nach dem Kriege nicht vorhanden sind. Für die Nachkriegszeit seit 1923 liegen jedoch Wertberechnungen für den Danziger Gesamthandel vor. Dieser umfaßt — im Gegensatz zum seewärtigen Güterumschlag oder Generalhandel — nicht die direkte Durchfuhr nach nichtpolnischen Gebieten über Danzig, aber auch den Warenverkehr über die Danzig-ostpreußische Binnengrenze. Der Verkehr in diesen beiden letztgenannten Richtungen ist aber nicht so bedeutend, daß er die Struktur des gesamten Außenhandels entscheidend beeinflußt. Gesamt- und Generalhandel weisen in ihrer Entwicklung die gleichen Tendenzen auf und weichen von einander nicht erheblich ab[43]). Man kann daher aus den Wertangaben für den Gesamthandel auch auf die Grundzüge der wertmäßigen Entwicklung des Generalhandels sichere Schlüsse ziehen.

---

[42]) „Danziger Stat. Mitteilung", 3. Jhrg., Nr. 9, S. 36.

[43]) Erst von 1928 ab ergeben sich zwischen Gesamt- und Generalhandel größere Differenzen, da bei ersterem z. B. die Kohlenausfuhr nicht mehr mitgerechnet wird. Unsere Wertuntersuchungen erstrecken sich daher nur bis einschließlich 1927.

Der Gesamthandel zeigt in den letzten Jahren folgende Entwicklung:

	Einfuhr		Ausfuhr	
	Menge in 1000 t	Wert in Mill. G	Menge in 1000 t	Wert in Mill. G
1923	715	300	1162	384
1924	844	552	1732	584
1925	775	468	2155	365
1926	620	306	5793	466
1927	1487	489	6026	415
1928	1691	618	3857	326

Ein Blick auf die beiden Zahlenreihen zeigt, daß ihre Entwicklung entgegengesetzt ist. Sehen wir vom Jahr 1923 ab, in dem infolge der Inflation der deutschen Mark, die bis zum Oktober des Jahres auch in Danzig noch gesetzliches Zahlungsmittel war, die Wertangaben nur bedingte Geltung haben, da sie erst nachträglich in Gulden errechnet sind, so ergibt sich, daß die Mengen der umgeschlagenen Güter eine starke Steigerung aufweisen, die Werte jedoch geringer werden. Vom Jahre 1925—1927 verdoppelt sich z. B. die eingeführte Warenmenge, während ihr Wert nur um etwa 4,5 % zunimmt. In noch viel schärferem Maße zeigt sich dieselbe Erscheinung auf der Ausfuhrseite. Im gleichen Zeitraum verdreifachte sich nahezu die ausgeführte Warenmenge und ihr Wert stieg nur um etwa 14 %.

Diese Entwicklung wird besonders veranschaulicht, wenn man die Durchschnittswerte bei der Ein- und Ausfuhr pro t in den einzelnen Jahren errechnet und miteinander vergleicht. Diese betragen schätzungsweise:

Bei der:	Einfuhr:	Ausfuhr:
1924	650 G	340 G
1925	600 G	170 G
1926	470 G	80 G
1927	330 G	70 G

Aus diesen Zahlen ist ohne weiteres die starke relative Wertverminderung zu erkennen, die besonders die Ausfuhr des Danziger Hafens erfahren hat.

Auf die Ursachen dieser Entwicklung kommen wir noch später zurück, stellen aber schon jetzt fest, daß die Zunahme des Warenverkehrs im Danziger Hafen in den letzten Jahren nur einseitig mengenmäßig ist und von keiner auch nur annähernd entsprechenden Zunahme der Warenwerte begleitet wird.

Mit der Vorkriegszeit läßt sich infolge fehlender statistischer Unterlagen kein genauer Vergleich durchführen. Auf Grund von Schätzungen für die Jahre 1913 und 1926 kommt jedoch der Direktor des Danziger Statistischen Landesamts zu folgendem Ergebnis[44]): „Der Gesamtwert

[44]) Funk „Wandlungen in den grundlegenden Wirtschaftszweigen Danzigs seit der Begründung der Freien Stadt", S. 10.

der seewärtigen Ein- und Ausfuhr von Waren Danzigs im Jahre 1926 dürfte unter Berücksichtigung der Geldentwertung seit der Vorkriegszeit trotz der großen Zunahme unseres Seeschiffs- und Güterverkehrs nicht viel mehr als neun Zehntel des Wertes der seewärtigen Ein- und Ausfuhr des Jahres 1913 betragen haben." Ein Überschreiten dieser Höhe ist daher erst vom Jahre 1927 ab anzunehmen.

Auf der Einfuhrseite[45]) ist vor allem der Rückgang des Kohlenimports, der vor dem Kriege mengenmäßig an erster Stelle stand, beachtenswert. Seit 1925 verschwindet die Kohle als Importartikel nahezu ganz, um gleichzeitig eine wesentlich größere Rolle auf der Exportseite zu spielen. Bei den Einfuhrsendungen in den letzten Jahren handelt es sich um Lieferungen von englischer und deutscher Kohle für Spezialzwecke (z. B. für Gaswerke). Außer der Kohle ist das Petroleum von einem Einfuhrartikel — unter gleichzeitiger Mengenzunahme — zu einem Ausfuhrartikel geworden. Eine Steigerung hat ferner die Einfuhr von Kolonialwaren wie z. B. Tabak, Kaffee u. a. m. sowie von Heringen erfahren, während die Weineinfuhr erheblich niedriger geworden ist. (Im Durchschnitt der Jahre 1926 und 1927 nur 2491 t Weineinfuhr gegenüber mehr als der doppelten Menge vor dem Kriege.) Der Import an Eisenerzen einschließlich Schwefelkies sowie an künstlichen Düngemitteln hat erst in den letzten Jahren die Vorkriegshöhe überschritten und sich dann in kurzem mehr als verdoppelt. Weitere wichtige Einfuhrartikel sind ferner Chilesalpeter, Metallwaren (1927: 28 178 t), tierische Fette und Öle (1927: 13 579 t), Pflanzenöle und Glyzerin (1927: zus. 23 962 t), Häute und Leder (1927: 10 171 t), Steine (1927: 16 900 t), Gerbstoffe (1927: 7484 t) u. a. m.

Getreide wurde vor dem Kriege über Danzig nur exportiert. In der Nachkriegszeit machten die Wirtschaftsverhältnisse Polens jedoch einen Import hauptsächlich an Weizen notwendig, dessen Umfang sich nach den jeweiligen Ernteergebnissen richtet.

Im Jahre 1927 kommt als ein neuer wichtiger Einfuhrartikel das Eisenschrott mit einer Menge von 320 945 t hinzu. Im nächsten Jahre steht es mit 477 343 t bereits mengenmäßig an erster Stelle.

Baumwolle wird — und wurde auch vor dem Kriege — über Danzig so gut wie gar nicht transportiert, da Polens Bedarf vorzugsweise von Bremen aus versehen wird. Es sind wiederholt mehr oder weniger vergebliche Versuche gemacht worden, die Vermittlerstellung Bremens, die auf dem dortigen alteingesessenen Baumwollhandel und den Vorzugstarifen der deutschen Reichsbahn basiert, zu umgehen und den bedeutenden Baumwollmarkt Polens direkt aus Amerika über Danzig zu leiten. Ein Gelingen dieses Unternehmens wird verschiedentlich bezweifelt, insbesondere wird eine Verlegung des Baumwollhandels nach Danzig schon der Finanzierungsfrage wegen für ausgeschlossen gehalten[46]).

---

[45]) Die zahlenmäßige Entwicklung der Einfuhr der wichtigsten Artikel ist in Anlage 1 dargestellt.

[46]) Dr. Heinemann „Baumwollhandel und -Einfuhr in und über Danzig?" in „Danz. Wirtschaftszeitung", Nr. 24, 1926. — „Danziger Zeitung" vom 28. u. 29. März 1929.

Angesichts des energischen Strebens der polnischen Regierung, den Warenverkehr über inländische Bahnlinien und Häfen bzw. über Danzig zu leiten, ist es nicht von der Hand zu weisen, daß es gelingt, wenigstens den Transport der Baumwolle von Bremen abzuleiten, während der Handel nach wie vor dort verbleibt. Neuerdings sollen der Verwirklichung dieses Projektes nur noch die Höhe der Umschlagskosten im Danziger Hafen und die augenblicklichen polnischen Eisenbahntarife entgegenstehen[47]).

Im Einfuhrwarenverkehr nimmt trotz des deutsch-polnischen Zollkrieges stets Deutschland die erste Stelle ein. Ihm folgen in kurzem Abstand — und in den letzten Jahren in steigendem Maße — England und Schweden, dann Afrika, die Vereinigten Staaten, Holland, Belgien, Spanien und Frankreich. Da aus Schweden, Nordafrika und Spanien vorwiegend Erze und Phosphate importiert werden, ändert sich die Reihenfolge der wichtigsten Herkunftsländer, sofern man die Einfuhr wertmäßig betrachtet. An dritter Stelle stehen dann die Vereinigten Staaten, während vor Schweden noch Holland und bis 1926 auch Frankreich kommen.

Über die Bedeutung, die die einzelnen Staaten für den Import der wichtigsten Waren haben, läßt sich folgendes sagen: Für den Bezug von Kolonialwaren ist Holland das wichtigste europäische Land. Besonders Kaffee, Tabak, Reis und Gewürze werden über seine Häfen Amsterdam und Rotterdam importiert. Dann folgt England und schließlich noch Belgien, während der deutsche Anteil an der Kolonialwareneinfuhr besonders seit Ausbruch des Zollkrieges erheblich zurückgegangen ist. Die Kolonialwaren werden aber nicht nur von europäischen Stapelplätzen, sondern auch direkt aus den tropischen Ländern bezogen. Leider gibt hierüber die Statistik keine Auskunft, denn auch diejenigen Warenmengen, als deren Herkunftsländer überseeische Staaten genannt werden, werden meist in westeuropäischen Häfen umgeladen und dann erst mit anderen kleineren Schiffen nach Danzig transportiert. Eine genaue Scheidung zwischen Ursprungsländern und Stapelländern ist somit nicht möglich. Brasilien erscheint z. B. als wichtiges Herkunftsland für Kaffee, trotzdem Versuche, einen direkten Kaffeeimport von dort aus nach Danzig in die Wege zu leiten, zur Zeit erst in rohen Anfängen stecken. Ähnliches gilt für die Einfuhr von Reis.

Die Einfuhr von Heringen erfolgt zum größeren Teil aus England und Schottland, zum kleineren Teil aus Norwegen. In den Jahren, in denen ein Import an Getreide und Mehl notwendig wurde, fand dieser vorwiegend aus Nordamerika statt. Aus Chile wird nahezu sämtlicher Salpeter bezogen, während die künstlichen Düngemittel meist aus Nordafrika, Belgien und den Vereinigten Staaten stammen. Letztere spielen auch im Automobilimport eine wichtige Rolle, der teils direkt über New-York erfolgt, teils aber auch über Kopenhagen, wo die großen amerikanischen Autofirmen Zweigniederlassungen haben und von dort aus den osteuropäischen Markt beliefern. Die Einfuhr von Eisenerzen findet —

[47]) Vgl. „Danziger Neueste Nachrichten" v. 21. 9. 1928 u. 13. 4. 1929.

wie vor dem Kriege — in der Hauptsache aus Schweden statt, daneben auch aus Spanien und Nordafrika. Im Eisenschrottimport herrschen England und die skandinavischen Staaten vor, aber auch Sendungen aus Frankreich und Nordamerika sind nicht selten. Eisen und Stahl sowie Maschinen werden vorzugsweise aus Deutschland, England und Schweden bezogen.

Zusammenfassend ist festzustellen, daß in den letzten Jahren drei Artikel in den Vordergrund der Einfuhr des Danziger Hafens getreten sind, nämlich Eisenerze, Düngemittel und Eisenschrott. Im Jahre 1927 betrug ihr Anteil an der Gesamteinfuhr etwa 63 % und 1928 ca. 66 %. Die Einfuhr hochwertiger Artikel wie Kolonialwaren und Heringe hat dagegen diese Steigerung nicht in gleichem Maße mitgemacht. 1927 z. B. beträgt ihr Anteil an der Gesamteinfuhr nur etwa 8 %. Hierdurch wird auch die nur einseitige mengenmäßige Zunahme der Einfuhr erklärt, denn der Import der genannten drei Massengutartikel beeinflußt dessen Gesamtwert nur wenig.

Von den drei wesentlichen Ausfuhrartikeln der Vorkriegszeit, Holz, Getreide und Zucker, hat das erste seine frühere Bedeutung nicht nur bewahrt sondern auch stark vergrößert. — Die zahlenmäßige Entwicklung der Ausfuhr der wichtigsten Artikel ist in Anlage 2 dargestellt. — Bereits im Jahre 1921 erreicht der Holzexport die Vorkriegshöhe. 1923 verdoppelt er sich und ist seitdem nahezu ständig gestiegen. 1927 stellt infolge Zusammentreffens einer Reihe günstiger Umstände ein Rekordjahr und wohl zugleich einen Kulminationspunkt des Danziger Holzexports dar, der in diesem Jahre das achtfache des Vorkriegsumsatzes erreicht. Im folgenden Jahre geht er um die Hälfte zurück. Die Hauptmenge beim Holzexport entfällt in den letzten Jahren auf Schnittmaterial (Balken, Pfosten, Bretter und Latten), — 1926 sind es etwa 57 % und in den beiden nächsten Jahren 63 % bzw. 60 % der gesamten Holzausfuhr. Es kommen dann halbbearbeitete Sortimente (Schwellen, Sleepers und Plançons), Rundhölzer (Balken, Telegraphenstangen und Langholz) sowie Grubenhölzer. Im Gegensatz zu der Vorkriegszeit ist der Anteil der Sägewaren erheblich größer. Hiermit hängt es auch zusammen, daß die Hauptmenge des Holzes jetzt mit der Eisenbahn verfrachtet und nicht mehr wie früher auf der Weichsel verflößt wird.

Der ehemals wichtigste Danziger Ausfuhrartikel, das Getreide, hat dagegen erheblich an Bedeutung verloren. Die Getreideausfuhr wird in manchen Jahren von der Einfuhr wesentlich übertroffen und erreicht selbst in den besten Erntejahren die Vorkriegshöhe bei weitem nicht. Die Hauptausfuhrkontingente werden von Roggen und Gerste gestellt.

Das Gleiche wie vom Getreide gilt auch für den Zucker, dessen Ausfuhr selbst im günstigsten Jahr noch nicht die Hälfte der Vorkriegsmenge beträgt. In den letzten Jahren hat die Zuckerausfuhr insofern eine Strukturwandlung erfahren, als der Anteil des Rohzuckers auf Kosten des raffinierten Weißzuckers ständig zunahm. 1927 wurde z. B. doppelt soviel Rohzucker als Weißzucker exportiert.

Eine wesentlich andere Entwicklung zeigen diejenigen Exportartikel, die erst nach dem Kriege neu hinzugekommen sind, vor allem die Kohle.

Bis 1923 fand kein Kohlenexport über Danzig statt. In den Jahren 1923 und 1924 waren die Mengen exportierter Kohle noch unbedeutend. Von Mitte 1925 ab, dem Zeitpunkt des Ausbruchs des deutsch-polnischen Zollkrieges setzt dann plötzlich in starkem Umfange ein Kohlenexport ein, der sich im Lauf der nächsten Jahre — begünstigt durch den englischen Bergarbeiterstreik — außerordentlich steigert. Binnen kurzem nimmt die Kohle eine überragende Stellung im Danziger seewärtigen Export ein und führt dem Hafen den starken Schiffsverkehr zu. 1927 macht sie nahezu zwei Drittel der gesamten ausgeführten Gütermenge aus und 1928 sogar annähernd 80 %.

Eine aufsteigende Entwicklung zeigt ebenfalls der Export an Mineralölen und Zement. Dieses tritt zum erstenmal 1926 mit einer nennenswerten Menge in Erscheinung und nimmt im folgenden Jahre um das 5—6 fache zu. Der Export an Mineralölen einschließlich ihrer Derivate weist viele Schwankungen, aber bis zum Jahre 1926 eine aufsteigende Tendenz auf, um von dann ab stark zurückzugehen. Er umfaßt nur gereinigte Produkte wie Petroleum, Treiböle und leichte sowie schwere Schmieröle. Unter den Derivaten ist das Paraffin das wichtigste.

An weiteren Exportartikeln sind zu nennen: Spiritus (1927: 3482 t), der hauptsächlich auf illegalem Wege nach Finnland und anderen Randstaaten importiert wird, Kochsalz (1927: 7015 t), Kalisalze (1927: 16 233 t) u. a. m.

Im Danziger Ausfuhrhandel ist England als der Hauptabnehmer für Holz und Zucker von jeher das wichtigste Land. Seit 1926 steht aber Schweden infolge seiner großen Kohlenzufuhr an erster Stelle. Es folgen dann als weitere Zielländer der Danziger Ausfuhr Dänemark, Frankreich, Deutschland, Belgien, Holland, Lettland und Italien.

Da diese Reihenfolge mengenmäßig orientiert ist und in der Hauptsache durch den Anteil an der Kohlenausfuhr bestimmt wird, ändert sie sich, sofern man statt der Mengen die Werte der Waren setzt. England steht dann bei weitem an erster Stelle. Ihm folgen Schweden, Deutschland, Holland, Dänemark, Belgien, Frankreich und Lettland.

Über die Entwicklung der Kohlenausfuhr und ihre Verteilung auf die einzelnen Länder gibt die Zusammenstellung in Anlage 3 Auskunft. Aus ihr ist die überragende Stellung, die hierbei die skandinavischen Staaten — und unter ihnen besonders Schweden — spielen, ersichtlich. Aber auch der ständige Kohlenversand nach entfernter liegenden Staaten wie Frankreich und Italien und gelegentliche Transporte selbst nach überseeischen Gegenden sind beachtenswert. Eine Ausfuhr nach England fand nur zur Zeit des Streiks im Jahre 1926 statt. Dieser Staat ist der Hauptabnehmer für das über Danzig verfrachtete Holz. In dem Rekordjahr 1927 nahm er etwa zwei Drittel des gesamten Danziger Holzexports auf, darunter vorzugsweise Schnittmaterial. Andere wichtige Holzabnehmer sind Belgien, Frankreich, Deutschland und Holland.

In der Zuckerausfuhr ist der englische Anteil, der früher stets an der Spitze stand, erheblich zugunsten Schwedens und Hollands zurückgegangen. Die baltischen Staaten und unter ihnen besonders Finnland haben

dagegen ihre Bedeutung für den Zuckerexport behalten. Im Jahre 1927 trat Britisch-Indien mit größeren Lieferungen hinzu.

Die Ausfuhr an Naphthaprodukten richtet sich vorwiegend nach England und Frankreich und Skandinavien, während der Getreideexport als wichtigste Zielländer Belgien, Holland und Dänemark aufweist. Schließlich ist noch die Zementausfuhr erwähnenswert, die in zunehmendem Maße nach Südamerika erfolgt.

Wie bereits erwähnt, ist bei der Ausfuhr in den letzten Jahren die Steinkohle außerordentlich stark in den Vordergrund getreten. Ihr folgt die Holzausfuhr mit 26 % im Jahre 1927 und 12 % der Gesamtausfuhr im Jahre 1928. Beide Artikel machen in diesen beiden Jahren über 90 % der gesamten Ausfuhr aus.

Entsprechendes hatten wir bei der Einfuhr festgestellt.

Am gesamten Güterumschlag des Hafens im Jahre 1928 beträgt der Anteil spezifisch geringwertiger Massengüter wie Kohle, Erze, Schrott und Düngemittel 77 %. Hierzu tritt das Holz mit etwa weiteren 10 %.

Zusammenfassend muß daher gesagt werden, daß Danzig in der Nachkriegszeit immer mehr den Charakter eines reinen Umschlaghafens für Massengüter angenommen hat.

Von dem Binnenschiffahrtsverkehr haben wir für die Vorkriegszeit festgestellt, daß er infolge der nur teilweisen Regulierung der Weichsel und des konkurrierenden Verlaufs von Eisenbahnstrecken in den letzten Jahrzehnten erheblich an Bedeutung verloren hatte. Durch die politische Umgestaltung infolge des Weltkrieges gingen Lauf und Stromgebiet der Weichsel nahezu gänzlich auf den neuen Staat Polen über. Damit war die Voraussetzung für eine einheitliche Verkehrspolitik auf diesem Strom und seinen Nebenflüssen sowie Anschlußkanälen geschaffen.

Der Schiffahrtsverkehr auf der Weichsel von und nach Danzig zeigt folgende Entwicklung:

	Eingang		Ausgang		Ein- u. Ausgang
	Zahl d. Schiffe	mitgef. Ladung	Zahl d. Schiffe	mitgef. Ladung	Ladung zusammen
Durchschnitt					
1911—13	5 618	277 605 t	5 637	307 084 t	584 689 t
1920	3 866	46 574 t	3 721	87 579 t	134 153 t
1921	3 464	54 764 t	3 493	42 385 t	97 149 t
1922	3 043	87 325 t	3 014	46 282 t	133 608 t
1923	3 104	91 085 t	3 090	33 489 t	124 574 t
1924	3 722	101 986 t	3 806	56 298 t	158 284 t
1925	5 142	121 291 t	5 168	86 619 t	207 910 t
1926	7 150	530 702 t	6 985	87 836 t	618 538 t
1927	5 465	154 747 t	5 462	169 410 t	324 157 t
1928	5 549	164 254 t	5 461	189 650 t	353 904 t

Für das Holz, das nicht auf Schiffen sondern in Trasten oder Flößen Danzig zugeführt wird und daher in obigen Mengen nicht enhalten ist, muß der Zugang besonders in Betracht gezogen werden. Da Holz nur als

Ausfuhrartikel eine bedeutende Rolle spielt, interessiert hier lediglich der stromabwärtige Floßverkehr nach Danzig.

Dieser beträgt:

	Anzahl der Trasten	Menge in t
Durchschnitt 1911—13	261	163 715
1920	53	20 690
1921	51	17 472
1922	302	132 539
1923	377	125 603
1924	236	94 894
1925	116	45 270
1926	48½	18 154
1927	60	27 952
1928	82½	30 308

Aus beiden Tabellen ersehen wir, daß der Schiffs-, Güter- und Floßverkehr auf der Weichsel gegenüber der Vorkriegszeit erheblich zurückgegangen ist, zum Teil um mehr als die Hälfte. Erst in den letzten Jahren beobachten wir eine leichte aufsteigende Tendenz. 1926 ist in diesem Zusammenhang nicht als ein normales Jahr zu betrachten. Auf die Gründe des konjunkturellen Aufschwungs, den es aufweist, kommen wir noch zurück. Die Zunahme im Jahre 1928 ist nur darauf zurückzuführen, daß die Weichsel in diesem Jahre einen Monat länger eisfrei war als im vorhergehenden Jahr.

Relativ gering ist der Rückgang im reinen Schiffsverkehr; doch ist auch hier eine Verschlechterung insofern zu verzeichnen, als der Ausnutzungsgrad der Tragfähigkeit der Schiffe gesunken ist. Infolge der außerordentlich schlechten Tiefenverhältnisse der Weichsel in ihrem Mittellauf können selbst 200 t-Kähne selten mehr als nur halb beladen werden.

Im stromabwärtigen Warenverkehr nimmt seit altersher das Holz die erste Stelle ein. Ihm folgen die beiden anderen früheren Hauptausfuhrartikel Danzigs, Zucker und Getreide. Eine Verschiffung von Steinkohlen fand dagegen in größerem Umfange nur im Jahre 1926 statt[48]). Stromaufwärts werden Stückgüter und an Massengütern Holz, Kohle, Düngemittel, Pflastersteine, Zement, Gerbstoffe, Heringe und in den letzten Jahren auch Getreide befördert. Da für die Flußdampfer und Kähne oft keine Rückfracht vorhanden ist, muß ein großer Teil von ihnen leer stromaufwärts fahren, wodurch natürlich ebenso wie durch die

[48]) Es handelt sich hier um Kohlensendungen, die in Dirschau von Eisenbahnwagen in Kähne umgeladen und auf diesem Wege nach Danzig verfrachtet wurden, um auf diese Weise die Exportmöglichkeiten zu vermehren. In Danzig gelangte die Kohle nach nochmaligem Umschlag in Seeschiffe zum Export. Nach Beendigung der Exportkonjunktur erwies sich dieser „gebrochene" Transport nicht mehr rentabel und wurde daher eingestellt. Er ist aber die Ursache der vorübergehenden Steigerung des Schiffsverkehrs im Jahre 1926, bei der es sich mithin um keinen eigentlichen Binnenverkehr handelt.

bereits erwähnte unvollständige Ausnutzung des Schiffsraums eine erhebliche Verteuerung der Frachten und eine verminderte Konkurrenzfähigkeit gegenüber der Eisenbahn verursacht wird. Hierzu tritt noch die drei- bis viermonatliche Unterbrechung der Weichselschiffahrt während des Winters.

Der stromwärtige Ausgang von spezifischen Zufuhrartikeln wie Holz, Kohlen und Zement erklärt sich daraus, daß er hauptsächlich nach Ostpreußen und Litauen erfolgt und Danzig hierbei als Umschlagshafen dient. Abgesehen von dem Markt- und Personenverkehr zwischen Danzig und den im östlichen Freistadtgebiet liegenden Orten findet der Binnenverkehr Danzigs einmal mit den über das Frische Haff und dessen Zufahrtswege erreichbaren deutschen und litauischen Orten statt. Mit Elbing, Königsberg und Kowno werden in der günstigen Jahreszeit ständige Flußdampfer-Tourenlinien unterhalten. Der Hauptverkehr folgt jedoch dem Weichselstrom. Überwiegend mit Segel- und Schleppschiffen wird er mit den im ehemaligen Westpreußen sowie im Gebiet des Bromberger Kanals und weiter westwärts gelegenen Orten betrieben. Er ist — wie aus der Tabelle in Anlage 4 ersichtlich ist — wesentlich umfangreicher als der Weichselverkehr mit Ortschaften oberhalb der früheren deutsch-russischen Grenze einschließlich Warschaus, mit dem ebenfalls ein regelmäßiger Verkehr mit Flußschiffen unterhalten wird.

Mit den oberhalb der polnischen Hauptstadt gelegenen Orten findet nahezu überhaupt kein Verkehr mehr statt und die Gebiete des Bug und Narew sowie seiner Anschlußkanäle zum Njemen und Dnjepr sind in den letzten Jahren für den direkten Schiffsverkehr mit Danzig vollständig ausgefallen.

Die Nationalität der Binnenschiffe entspricht dem betreffenden Verkehrsbezirk. So herrscht im Nahverkehr innerhalb des Freistadtgebietes die Danziger, im Verkehr mit Polen die polnische und mit Ostpreußen die deutsche Flagge vor.

Der starke Rückgang des Binnenschiffahrtsverkehrs, vor allem der auf der Weichsel beförderten Gütermengen, tritt besonders deutlich in Erscheinung, wenn man diese mit der seewärtigen Wareneinfuhr und -ausfuhr in Beziehung setzt. War vor dem Kriege die Binnenschiffahrt zu etwa 26 % an dem seewärtigen Güterumschlag beteiligt, so ist nach dem Kriege ihr Anteil auf 8—9 % gesunken. Selbst für Holz beträgt er nicht mehr als ein Zehntel. Dem Rückgang des Weichselverkehrs entsprechend hat der Eisenbahnverkehr zugenommen. Allein die im Bahnverkehr zwischen Danzig und polnischen Stationen sowie umgekehrt beförderten Güter machen das Zehnfache des stromwärtigen Warenverkehrs aus.

3. Der Auswanderer- und Passagierverkehr.

In die Reihe der überseeischen Auswandererhäfen ist Danzig erst nach dem Kriege getreten. In der Vorkriegszeit fand die Auswanderung aus Osteuropa in der Hauptsache über Hamburg und Bremen und nur zu einem geringen Teil über Libau statt[49]). Die Gründe, die sogleich nach

[49]) „Danz. Stat. Mitteilungen", Nr. 19 u. 20/26, S. 123.

dem Kriege einen großen Teil der osteuropäischen Auswanderung über Danzig lenkten, liegen in der neuen verkehrspolitischen Stellung der Stadt sowie in der merkantilistischen Wirtschaftspolitik Polens, die auch hierin den Verkehr möglichst weitgehend dem eigenen Lande erhalten will[50]).

Der Auswandererverkehr über Danzig entwickelte sich folgendermaßen[51]):

1920	ca. 31 000	Auswanderer
1921	32 815	„
1922	24 885	„
1923	21 240	„
1924	8 878	„
1925	12 621	„
1926	27 551	„
1927	34 873	„
1928	35 283	„

Zum Vergleich sei bemerkt, daß die Auswanderung über Hamburg und Bremen in den Jahren 1926 und 1927 betrug[52]):

	über Hamburg:	über Bremen:
1926	48 673 Personen	42 756 Personen
1927	39 324 „	42 665 „

Danzig nimmt also unter den Auswandererhäfen eine beachtliche Stellung ein, die es in erster Linie auf Kosten der beiden deutschen Nordseehäfen erreicht hat. Seine Auswanderung setzt sich natürlich überwiegend aus Polen zusammen, in den letzten Jahren zu etwa 87 %. Der Rest entfällt auf Rückwanderer mit nordamerikanischer Staatsangehörigkeit (etwa 10 %) und schließlich auf Russen, Rumänen, Litauer und Tschechen.

Als Zielland standen in den ersten Jahren die Vereinigten Staaten im Vordergrunde. Infolge der starken Einwanderungsbeschränkungen ging der Zustrom der Auswanderer dorthin immer mehr zurück und wandte sich im steigenden Maße Kanada zu. Die Anteile beider Länder an der Auswanderung über Danzig sind folgende:

	U. S. A.	Kanada
1925	67 %	33 %
1926	39 %	60 %
1927	33 %	64 %
1928	27 %	72 %

Der geringe Rest verteilt sich auf Südamerika und Mexiko.

Bis zum Jahre 1924 fand auch die Beförderung polnischer Arbeiter nach Frankreich zu einem großen Teil über Danzig statt. 1923 beziffert

---

[50]) Desgl. Nr. 1/22, S. 9, u. Funk „Wandlungen in den grundlegenden Wirtschaftszweigen pp.", S. 12—13.

[51]) „Danzig. Stat. Mitteilungen", Nr. 1, 1928, S. 10.

[52]) „Danz. Stat. Mitteilungen", Nr. 1, 1928, S. 10.

sie sich auf 64 463 und 1924 auf 12 121 Personen[53]). Von dann an fällt sie ganz weg, da die Transporte über Gdingen geleitet werden, von wo aus auch der hauptsächliche Auswandererverkehr nach südamerikanischen Häfen durch eine ständige Linie betrieben wird.

Der Transport der Auswanderer erfolgt durchweg durch ausländische Schiffahrtslinien. In den ersten Jahren spielten hierbei noch amerikanische und deutsche Reedereien eine Rolle, sie haben sich aber bald wieder zurückgezogen. Als einzige direkte Linie besteht zur Zeit die dänische Baltic-America-Line, die einen regelmäßigen zweiwöchentlichen Verkehr von Danzig nach New-York und Halifax unterhält. Die Mehrzahl der Auswanderer wird jetzt im gebrochenen Verkehr auf Zubringerlinien befördert, die von Danzig nach London (englische Linie), nach Hull (bisher englische, seit 1929 polnische Schiffe) und nach Kopenhagen (dänische Linie) führen. Eine Linie Danzig—Hamburg bestand nur kurze Zeit.

Die gesamte überseeische Auswanderung Polens ist statistisch nicht genau erfaßt. Es liegen nur die Zahlen für die vom Auswanderungsamt ausgestellten Visa vor, die größer als die tatsächliche Auswanderung sind und sich folgendermaßen stellen[54]):

1925:	38 559	1926:	49 893	1927:	58 187

Die Rückwanderung, die über den Danziger Hafen stattfindet, ist wesentlich kleiner als die Auswanderung. Sie ist statistisch nicht besonders nachgewiesen, sondern in den Eingangszahlen für den gesamten Passagierverkehr enthalten und beträgt jährlich nur wenige 1000 Personen. Der Passagierverkehr (einschl. Auswanderungsverkehr) umfaßt abzüglich des Verkehrs mit Orten in der Danziger Bucht folgende Personenzahlen:

	Eingang:	Ausgang:
1922	33 114	31 957
1923	28 672	114 570
1924	15 534	28 894
1925	11 845	22 046
1926	7 611	31 683
1927	8 442	38 141
1928	7 067	39 043

Die hohen Ziffern des Jahres 1923 erklären sich daraus, daß in diesem Jahre eine Ausreise polnischer Arbeiter nach Frankreich zum letzten Male in größerem Umfang über Danzig stattfand.

Im übrigen verteilt sich der Passagierverkehr auf die verschiedensten Häfen der Ost- und Nordsee und zwar in der Hauptsache auf diejenigen, mit denen Danzig durch regelmäßige Schiffahrtslinien verbunden ist.

Die Auswirkung des Passagier- und Auswandererverkehrs auf den Hafen entspricht aber keineswegs seinem Umfang[55]). Versuche, durch ihn

[53]) Die gesamte Auswanderung aus Polen nach Frankreich betrug in diesen beiden Jahren 72 020 bzw. 52 082 Pers. (Annuaire statistique 1928, S. 69).

[54]) Annuaire statistique 1928, S. 69.

[55]) Vgl. Dr. K. Neumann „Die überseeische Wanderung über Danzig".

billige Rückfrachten, z. B. für Baumwolle zu erzielen, sind bisher erfolglos geblieben. Auch haben sich durch ihn in Danzig keine konzentrierten Warenmärkte, wie z. B. in Bremen für Tabak und Baumwolle, entwickeln können. Durch die Zubringerlinien, die mit schnellfahrenden Schiffen besetzt sein müssen, ist lediglich der Transport leicht verderblicher Güter, wie z. B. von Eiern und Bacons nach England gefördert worden.

4. Vergleich mit anderen Häfen.

Danzigs Seeverkehr weist — wie aus Anlage 5 ersichtlich ist — in den Nachkriegsjahren einen zahlenmäßigen Aufschwung auf, wie er von keinem anderen Ostseehafen auch nur annähernd erreicht wird. Der im Jahre 1927 ein- und ausgelaufene Schiffsraum hat gegenüber 1913 um 321 % zugenommen. Diese Zunahme ist gegenüber dem Rückgang des Verkehrs in den Nachbar- und Konkurrenzhäfen Stettin, Königsberg, Libau und Riga besonders bemerkenswert.

Der Güterverkehr im Vergleich zwischen Danzig und Stettin, Königsberg sowie Memel stellt sich wie folgt dar (in 1000 t):

	Danzig	Stettin	Königsberg	Memel[56])
1913	2 112	6 246[57])	1 870[58])	
1924	2 375	2 731[57])	1 418[58])	438
1925	2 723	4 125[59])	1 189[59])	506
1926	6 300	5 780[59])	2 030[59])	564
1927	7 898	4 066[59])	1 435[59])	638
Zu- bzw Abnahme				
1913 : 1927:	+ 274 %	— 35 %	— 23 %	

Die Entwicklung ist hier also eine ähnliche wie beim Schiffsverkehr. Der Vorsprung Danzigs gegenüber seinen Nachbarhäfen ist jedoch etwas geringer. Die starke Zunahme des Verkehrs im Jahre 1926 in Stettin und Königsberg ist ebenfalls auf die gesteigerte Kohlenausfuhr infolge des englischen Bergarbeiterstreiks zurückzuführen. In diesen beiden Häfen blieb der Kohlenexport aber nur eine vorübergehende Erscheinung. 1927 werden nur noch 189 000 t über Stettin und nahezu überhaupt keine Kohlen mehr über Königsberg exportiert. Auch der sonstige Warenverkehr hat sich sehr zu ungunsten Stettins verschoben. Die Stettiner Zementausfuhr z. B., die 1913 ca. 190 000 t betrug, beläuft sich 1927 auf nur 38 000 t, in Danzig dagegen wird in diesem Jahre eine dieser Differenz entsprechende Menge exportiert, während vor dem Kriege hier kein Zementexport stattfand. Auch im Export polnischen Zuckers gerade in den letzten Jahren ist eine starke Abwanderung des Verkehrs von Stettin nach Danzig festzustellen. Das Verhältnis der über Danzig und Stettin

---

[56]) Lt. Bericht der Handelskammer für das Memelgebiet 1926/27.
[57]) Lt. Bericht der Handelskammer Stettin 1927.
[58]) Lt. Stat. Jahrb. der Stadt Königsberg 1913 bzw. 1924—1925.
[59]) Lt. Stat. Jahrb. des Deutsch. Reiches 1928.

geleiteten Zuckertransporte betrug 1924/25: 63 % : 37 %, im Jahre 1926/27 aber 78 % : 22 %[60]).

Auf der Einfuhrseite ergeben sich ähnliche Verschiebungen wie z. B. bei folgenden Waren (in 1000 t):

Einfuhr über	Erze und Kiese		Phosphate		Heringe	
	1913	1927	1913	1927	1913	1927
Danzig	211	336	147	262	40	91
Stettin	1746	835	228	114	109	72

Während die Nachkriegsziffern für Stettin nur etwa halb so groß sind wie diejenigen von 1913, ist bei Danzig das umgekehrte Verhältnis festzustellen — zwei Erscheinungen, zwischen denen ein Zusammenhang offensichtlich ist. Hierzu kommt, daß die erhebliche Einfuhr von Eisenschrott für die oberschlesische Industrie nahezu ausschließlich über Danzig stattfindet.

Gegenüber seinen östlichen Nachbarhäfen Königsberg und Memel hat Danzig infolge der politischen Umgestaltungen in Osteuropa einen Vorsprung besonders in der Holzausfuhr erhalten. Diese betrug vor dem Kriege in Memel ungefähr das Doppelte und in Königsberg etwa zwei Drittel des Danziger Holzexports. Die spätere Entwicklung spiegeln folgende Ziffern wider:

Holzausfuhr (in 1000 t)	1913	1924	1925	1926	1927
in Danzig	145	973	865	1348	1685
in Memel	ca. 300	83	44	23	41
in Königsberg	105	105	115	179	21

Hinsichtlich der Getreideausfuhr macht sich in Königsberg ebenso wie in Danzig die verringerte Zufuhr aus Rußland bemerkbar und bewirkt, daß auch hier die Vorkriegshöhe noch bei weitem nicht wieder erreicht ist. Bei der Heringseinfuhr ist Königsberg von Danzig stark zurückgedrängt worden. Auf die verschiedenen Gründe dieser Wandlungen kommen wir im folgenden Abschnitt noch zurück.

Von sämtlichen deutschen Häfen unterscheidet sich Danzig dadurch wesentlich, daß in ihm die ausgeführte Gütermenge ein Mehrfaches der eingeführten beträgt, während sonst das Verhältnis zwischen Import und Export nach der umgekehrten Seite tendiert. Keiner der anderen Häfen weist aber eine derart einseitige Entwicklung und damit eine so unausgeglichene Ladebilanz auf wie Danzig. Hierzu kommt, daß — wie wir bereits festgestellt haben — der Danziger Güteraumschlag in der Hauptsache aus niedrigwertigen Massenartikeln besteht, während dieses bei den deutschen Häfen nicht derart kraß der Fall ist, sondern hier der Import hochwertiger Waren eine relativ bedeutendere Rolle spielt.

So erweist sich die Lage Danzigs als bei weitem nicht so bevorzugt, wie man es nach einer bloßen Betrachtung der Verkehrsziffern annehmen könnte.

[60]) „Danz. Wirtschaftszeitung", Nr. 24/28, S. 574.

Anlage 1.

Seewärtige Einfuhr der wichtigsten Artikel im Danziger Hafen 1920—1928 (in t).

	Kohle (einschl. Koks und Torf)	Erze, Roheisen, Eisen und Stahl	Davon Erze einschl. Schwefelkies	Künstliche Düngemittel	Chilesalpeter
1911—13 Durchschnitt	210 030	ca. 225 000	192 417	125 567	64 468
1920	45 083	—	—	931	—
1921	149 068	—	—	10 743	—
1922	103 368	—	—	48 107	—
1923	53 273	69 908	—	122 049	—
1924	104 548	71 793	—	97 576	—
1925	40 688	60 839	—	123 112	—
1926	17 614	219 495	206 951	102 835	21 354
1927	23 759	351 144	335 601	262 084	35 211
1928	35 582	453 798	438 549	216 076	81 268

	Petroleum	Getreide [1])	Heringe	Kolonialwaren [2])	Eisenschrott
1911—13 Durchschnitt	44 352	[3])	42 597	8 312	—
1920	927	21 358	68 205 [4])	—	—
1921	1 062	193 288	112 000 [4])	—	—
1922	90	5 546	50 663 [4])	—	—
1923	—	1 141	59 052	21 943	—
1924	—	3 725	83 932	21 797	—
1925	—	61 962	41 341	27 163	—
1926	134	4 022	76 979	21 050	3 135
1927	282	146 988	91 115	23 070	320 945
1928	230	143 052	86 229	16 651	477 343

[1]) Weizen, Roggen, Gerste, Hafer.
[2]) Kaffee, Tee, Kakao, Tabak u. Zucker.
[3]) 1911—1913 weist die Statistik nur eine Einfuhr von Gerste von durchschnittlich 2 522 t auf.
[4]) Nach Angaben des Hafenausschusses.

Anlage 2.

Seewärtige Ausfuhr der wichtigsten Artikel im Danziger Hafen 1920—1928 (in t).

	Kohlen einschl. Koks und Torf	Davon nur Kohlen	Zement	Mineralöle nebst Derivaten
1911—13 Durchschnitt	—	—	—	—
1920	—	—	1933 [1])	545
1921	—	—	6172 [1])	51982
1922	—	—	2097 [1])	29090
1923	29271	—	137 [2])	25516
1924	40812	—	— [2])	32519
1925	618006	—	1349 [2])	44351
1926	3415948	3404381	23045 [2])	159028
1927	4104999	4103173	123925 [2])	40775
1928	5369370	5362617	81477	22807

	Holz	Getreide [3])	Zucker
1911—13 Durchschnitt	202658	379862	374588
1920	48460	4726 [1])	13349
1921	209397	9225 [1])	50742
1922	335136	42986 [1])	28030
1923	700210	33027	113067
1924	972971	171764	163455
1925	865281	187304	121341
1926	1347696	264913	181093
1927	1684821	52356	138154
1928	861311	76302	104649

[1]) Nach Angaben des Hafenausschusses.
[2]) Einschl. Gips, Kalk u. anderer Baumaterialien, doch ist deren Anteil gegenüber demjenigen des Zements nur verschwindend gering.
[3]) Weizen, Roggen, Gerste, Hafer.

Anlage 3.

Kohlenausfuhr vom Hafen Danzig nach Ländern in den Jahren 1925—1928 in t[1]).

Jahr	Schweden	Dänemark	Italien	Frankreich	Lettland	Finnland
II. Halbjahr 1925	282 370	190 488	17 689	4 930	70 901	6 834
1926	1 404 129	603 682	132 966	185 630	173 032	168 105
1927	1 682 751	1 052 142	145 757	166 957	254 696	181 732
1928	1 631 344	1 267 264	289 116	382 597	295 919	365 044

Jahr	Norwegen	England	Rußland	Deutschland	Belgien	Estland
II. Halbjahr 1925	540	—	—	—	—	1 195
1926	79 979	151 167	166 729	24 476	1 000	7 293
1927	177 374	—	8 437	2 843	8 546	10 609
1928	460 995	7 200	14 000	54 108	40 093	7 154

Jahr	Litauen	Holland	Afrika	Polen	Spanien	U. S. A.
II. Halbjahr 1925	8 035	2 620	—	990	—	—
1926	15 050	6 635	—	—	—	—
1927	10 802	—	21 806	—	7 211	—
1928	40 216	53 316	9 861	—	9 550	3 150

Jahr	Brasilien	Island	Zusammen
II. Halbjahr 1925	—	—	586 592 t
1926	—	—	3 119 893 t
1927	—	—	3 731 663 t
1928	10 080	10 212	4 951 219 t

[1]) Nach einer vom Hafenausschuß angefertigten Zusammenstellung.

Anlage 4.

Der Danziger Binnenschiffahrtsverkehr nach Verkehrsrichtungen und Zahl der Schiffe 1924—1928.

Eingang aus	1912	1924	1925	1926	1927	1928
Freistadtorten	2 522	2 135	3 372	3 526	3 248	2 996
Ostpreußischen u. litauisch. Orten	964	611	610	748	801	982
Orten im Gebiet des Bromberger Kanals und weiter westwärts	470	108	247	735	226	330
Weichselorten von Dirschau bis Culm und Bromberg . . .	1 342	746	684	1 903	864	829
Wloclaweck und Plock . . .	245	49	96	170	112	166
Warschau	93	67	124	67	213	238
Orten im Gebiet des:						
a) Narew, Bobr, Augostowokanals, Njemen	—	—	—	—	—	—
b) Bug, Königskanals, Pina, Pripjet nnd Dnjepr . .	—	—	—	—	—	—
Orten an der Weichsel oberhalb Warschaus	67	6	9	2	1	8
Schiffszahl insgesamt:	5 703	3 722	5 142	7 151	5 465	5 549

Ausgang nach:	1912	1924	1925	1926	1927	1928
Freistadtorten	2 410	2 132	3 359	3 498	3 201	2 998
Ostpreußischen u. litauisch. Orten	1 121	624	619	675	799	978
Orten im Gebiet des Bromberger Kanals und weiter westwärts	133	35	80	279	101	80
Weichselorten von Dirschau bis Culm und Bromberg . . .	1 580	824	842	2 363	880	903
Wloclaweck und Plock . . .	172	8	28	14	83	65
Warschau	253	180	239	156	395	433
Orten im Gebiete des:						
a) Narew, Bobr, Augostowokanals, Njemen	—	—	—	—	—	—
b) Bug, Königskanals, Pina, Pripjet und Dnjepr . .	—	—	—	—	—	—
Orten an der Weichsel oberhalb Warschaus	15	3	1	—	3	4
Schiffszahl insgesamt:	5 684	3 806	5 168	6 985	5 462	5 461

Anlage 5.

Vergleich des Danziger Schiffsverkehrs mit demjenigen anderer Häfen[1]).

Mittel des Schiffsein- und -ausganges in 1000 Nt. Rg.-To.

	1913	1924	1927	Zunahme bezw. Rückgang von 1927 gegenüber 1913 um: o/o
Danzig	931	1 642	3 916	+ 321
Gdingen	—	14	420	—
Hamburg einschließlich Cuxhaven	15 614	16 420	20 640	+ 32
Bremen einschließlich Bremerhaven	4 518	5 231	7 844	+ 74
Lübeck	1 003	546	933	— 7
Stettin einschließl. benachbarter Oderhäfen	2 372	1 328	2 003	— 16
Stettin (allein)	2 043	1 209	1 897[2])	— 7
Königsberg	654	645	604	— 8
Memel	310	267	430	+ 39
Libau	954[3])	370	337	— 65
Riga	1 946[3])	849	1 145	— 41
Reval	371[4])	669	779	+ 110
Leningrad	2 032[3])*)	504*)	588[5])*)	— 71
Stockholm	1 158*)	1 731*)	2 335*)	+ 101
Gothenburg	1 977*)	2 884*)	3 149*)	+ 59
Kopenhagen	4 668	4 682	2 576	+ 13

[1]) Die Zahlen sind der Reichsstatistik, für Danzig den „Danziger Statistischen Mitteilungen" entnommen.
[2]) Lt. Handelskammerbericht.
[3]) Für 1912.
[4]) Mangels Angaben in der Reichsstatistik durch Halbierung der in den „Danziger Stat. Mitteilungen", 4. Jhrg., S. 31, enthaltenen Zahlen für den Gesamtschiffsverkehr im Jahre 1912 errechnet.
[5]) Für 1925/26.
*) Nur Auslandsverkehr.

4. Abschnitt.

Die Grundlagen der Entwicklung des Danziger Hafens.

Dadurch daß Danzig durch den Versailler Vertrag zu einer Freien Stadt gemacht worden war, um u. a. Polen einen ungehinderten Zugang zur Ostsee zu gewährleisten, erhielt der Danziger Hafen von vornherein sein Gepräge. Er wurde der Ein- und Ausfuhrhafen Polens und für seine Entwicklung mußte dessen Wirtschaftsverfassung und -politik von entscheidender Bedeutung sein. Dieses Bild ändert sich auch nicht wesentlich, sofern man den seewärtigen Umschlagsverkehr nach anderen Häfen, für den Danzig nur als Stapelplatz dient, oder den Transitverkehr berücksichtigt, der von Danzig nach nicht-polnischen Gebieten wie etwa nach Rußland, Rumänien oder der Tschechoslowakei geht bzw. von dort kommt.

Auch der Warenverkehr über den Danziger Hafen, der lediglich für Danzig selbst bestimmt ist, beeinflußt das Gesamtbild nicht erheblich. Ihn besonders zu betrachten, ist einmal einwandfrei nicht durchführbar, weil infolge des Fehlen einers Zollgrenze zwischen Danzig und Polen hierfür verwertbare statistische Unterlagen nicht vorhanden sind, und andererseits unlohnend, wenn man die geringe Bedeutung Danzigs im Gesamtrahmen des Danzig-polnischen Zollgebiets sich veranschaulicht. Die Freie Stadt Danzig mit einem Gebiet von 1892 qkm und einer Bevölkerung von ca. 400 000 Einwohnern macht noch nicht 1,4 % der Gesamtbevölkerung Polens und etwa 0,5 % von dessen Gebietsumfang aus. Auch die wesentlich größere Konsumfähigkeit und Kaufkraft seiner Bevölkerung rechtfertigt es noch nicht, Danzigs Eigenbedarf einen bedeutsamen Anteil an dem Warenimport seines Hafens beizumessen. Bei der seewärtigen Ausfuhr spielen Danziger Erzeugnisse schon aus dem Grunde keine erhebliche Rolle, weil das Freistadtgebiet sowohl Bodenschätze wie eine für den Export in Betracht kommende Landwirtschaft und Industrie in größerem Umfang nicht aufweist.

Die ausschlaggebende Bedeutung, die also das polnische Wirtschaftsleben für den Danziger Hafenverkehr besitzt, läßt es notwendig erscheinen, dieses zunächst einer kurzen Betrachtung zu unterziehen.

1. Die Wirtschaftsstruktur Polens.

Das wiedererstandene Polen stellte bei Beginn seiner staatlichen Existenz noch in keiner Weise eine wirtschaftliche Einheit dar. Seine einzelnen Landesteile standen in keinem wirtschaftlichen Zusammenhang zueinander, sondern waren aus den Wirtschaftsgebieten, mit denen sie bisher eng verwachsen waren, plötzlich herausgerissen worden. Um zu einer einigermaßen geordneten Volkswirtschaft zu gelangen, mußte der neue Staat, der erst im Jahre 1923 nach der Einverleibung Ostoberschlesiens seine heutigen Grenzen erhielt, dazu noch die schweren Kriegsfolgen überwinden. Diese hatten zu einer „allgemeinen Zerrüttung, Verschwinden der Industrie, Verarmung der Landwirtschaft, Desorganisation im ganzen

östlichen Teil Polens, der als Kriegsschauplatz gedient hatte[61]),“ geführt. Die Wiederherstellung geordneter wirtschaftlicher Verhältnisse ist Polen nur ganz allmählich und unter großen Schwierigkeiten, die durch wiederholte Rückschläge vergrößert wurden, teilweise gelungen. Man kann erst seit wenigen Jahren behaupten, daß die polnische Volkswirtschaft einen Zustand erreicht hat, der sich dem Niveau der Vorkriegszeit nähert. Zu den schweren Rückschlägen, die eine gesunde Entwicklung des polnischen Wirtschaftslebens stark hemmten, ist vor allem die zweimalige Zerrüttung der Währung zu rechnen (die Inflation der Polenmark bis 1923 und diejenige des Złoty seit Mitte 1925). Seit Aufnahme einer amerikanischen Anleihe (Oktober 1927) und Stellung unter die Finanzkontrolle Amerikas hat aber die Währung ihre Stabilität bewahrt und die gesamte Wirtschaft weist bedeutende Fortschritte auf. Die Konsumfähigkeit des Inlandes hat sich allmählich gehoben, wenn auch, am Lebensstandard westeuropäischer Staaten gemessen, Polen noch keinen gesunden und voll aufnahmefähigen Inlandsmarkt besitzt, was der kulturelle Rückstand großer Bevölkerungsteile und das geringe Nationalvermögen zur Zeit noch verhindern[62]). Von einer völligen Konsolidierung wird man aber solange nicht sprechen können, als Polen noch keine normalen wirtschaftlichen Beziehungen zu seinen wichtigsten Nachbarstaaten Deutschland und Rußland unterhält.

Seiner wirtschaftlichen Struktur nach ist Polen ein Land mit überwiegend agrarischem Charakter. Die Land- und Forstwirtschaft ist der wichtigste Produktionszweig. In ihr sind etwa 65 % der gesamten Bevölkerung beschäftigt. Angebaut werden hauptsächlich Getreide, Kartoffeln und Zuckerrüben. Das Ernteergebnis beträgt [63]) (in Mill. t):

	Weizen	Roggen	Gerste
1926	1,281	5,011	1,555
1927	1,476	5,688	1,634
	Hafer	Kartoffeln	Zuckerrüben
1926	3,050	24,879	3,725
1927	3,390	31,758	3,620

Infolge der großen Unterschiede, welche die ehemals deutschen, russischen und österreichischen Landesteile in ihrer wirtschaftlichen wie kulturellen Entwicklungsstufe aufweisen, sind in ihnen die Ernteerträge auch sehr verschieden. Am günstigsten schneiden dabei die früheren preußischen Gebiete ab, während die anderen Landesteile unter den unmittelbaren Kriegsfolgen besonders stark gelitten haben. Hierzu kommen noch die Einführung des Achtstundentages, der Mangel an Kunstdünger und maschinellen Einrichtungen, die Erhöhung der Getreidedeputate u. a. m.[64]). Als Grundübel ist dabei der große Mangel an

[61]) Hurwicz „Der neue Osten“, S. 16.

[62]) „Danziger Wirtschaftszeitung“, Jhrg. 1927, Nr. 43 u. 44, S. 882 bzw. S. 908: „Polen als Verbraucher und Erzeuger“.

[63]) Annuaire statistique, 1928, S. 88.

[64]) Poralla „Grundzüge der polnischen Handels- u. Zollpolitik“, S. 237 ff.

Kapital und Kredit zu bezeichnen, der die Anwendung intensiver Wirtschaftsmethoden von vornherein unmöglich macht. Trotzdem die polnische Regierung von Anfang an in der Förderung der Landwirtschaft eine ihrer Hauptaufgaben gesehen hat, haben die Ernteerträge im allgemeinen noch immer nicht die Vorkriegshöhe erreicht. Sie betragen pro ha z. B. in Polen im Jahre 1927 für Roggen 11,6 dz, für Weizen 13 dz, dagegen in Deutschland 14,5 dz bzw. 18,8 dz.

Die Entwicklung der landwirtschaftlichen Gesamtproduktion hat im Gefolge gehabt, daß Polen nicht mehr in dem Maße eine Überschußgebiet an Agrarprodukten ist wie früher. An Getreide ist die Gesamtbilanz zwischen Erzeugung und Verbrauch in den letzten Jahren annähernd 0, an Brotgetreide allein ist dagegen stets eine Einfuhr notwendig[65]). Nur an Gerste findet noch eine ständige Ausfuhr statt, während die Ein- und Ausfuhr der übrigen Getreidearten von den Ernteergebnissen und den handelspolitischen Maßnahmen abhängen und große Variationen aufweisen.

Günstigere Exportmöglichkeiten ergeben sich für Kartoffeln, lebendes Vieh und Fleisch. Die bedeutende Zuckerproduktion Polens hat sich erst in den letzten Jahren mit einer Menge von durchschnittlich 500 000 t der Vorkriegshöhe genähert. Da der Inlandsverbrauch in stärkerem Maße zugenommen hat als die Produktion, ist die Ausfuhr zurückgegangen. 1925 betrug sie noch 43 % der Gesamtproduktion, 1927 nur noch knapp 38 %. Infolge der ungünstigen Lage auf dem Weltmarkt ist der Preis für den Exportzucker außerordentlich niedrig und liegt sogar zum Teil unter den Selbstkosten, so daß die Zuckerausfuhr lediglich für die Handels- und Zahlungsbilanz ein Aktivum bedeutet.

Neben Getreide und Zucker bildete schon vor dem Kriege das Holz einen wichtigen Ausfuhrartikel der jetzt polnischen Gebiete. Trotz des Rückgangs des Waldbestandes in den letzten Jahren infolge starken Raubbaus stellen die Wälder immer noch einen bedeutenden Teil des Volksvermögens dar. 1926 betrug der Anteil der Wälder an der Gesamtoberfläche des 23 %. Von einem durchschnittlichen Aushieb in den letzten Jahren von etwa 15 Millionen fm wurde etwa ein Drittel ausgeführt und zwar zur einen Hälfte in unbearbeitetem, zur anderen in bearbeitetem Zustande. Seit 1927 ist infolge des neuen Forstschutzgesetzes die Holzausbeute geringer geworden.

Durch den Erwerb des wertvollsten Teiles von Oberschlesien hat das überwiegend agrarische und an fossilen Bodenschätzen nicht sonderlich reiche Polen ein Gebiet mit wertvollen Bodenschätzen und einer entwickelten Industrie erhalten. Neben den oberschlesischen Kohle- und Erzvorkommen treten diejenigen in den angrenzenden Teilen Kongreßpolens und Galiziens an Bedeutung zurück. Dagegen sind die reichen Erdölquellen und die in der letzten Zeit stärker ausgebeuteten Kalilager in Galizien sowie die dort und im Gebiet der früheren Provinz Posen gelegenen Salzbergwerke von weittragender wirtschaftlicher Bedeutung.

---

[65]) Braeutigam „Die Handelspolitik Polens seit Erlangung der Selbständigkeit bis zum Ablauf der Genfer Konvention am 15. Juli 1925", S. 74.

Die Produktionsziffern des polnischen Bergbaus im Jahre 1927 sind folgende[66]) (in 1000 t):

Steinkohlen	38 084	Braunkohle	78	Erdöl	723
Salz	378	Kali	276	Eisenerz	541
Blei- u. Zinkerz	360.				

Da einer Kohlenproduktion von durchschnittlich 34 Millionen t in den Jahren 1925—1927 ein Inlandsbedarf von nur 20—25 Millionen t gegenübersteht, ist Polen gezwungen, jährlich etwa 10—12 Mill. t Kohlen auszuführen, wenn es nicht den katastrophalen Folgen einer Produktionseinschränkung vor allem auf dem Arbeitsmarkt und für die Handelsbilanz ausgesetzt sein will.

In den genannten drei Jahren belief sich die polnische Gesamtausfuhr auf folgende Mengen:

1925	8 158 000 t	(28 % der Gesamt-Produktion)
1926	14 437 000 t	(40 % „ „ „)
1927	11 226 000 t	(29 % „ „ „)

1926 ist hierbei ebenfalls als ein Ausnahmejahr infolge des großen englischen Bergarbeiterstreiks zu betrachten.

Aber auch die Industrien, die auf den anderen im Bergbau gewonnenen Rohprodukten aufgebaut sind, sind durchweg auf den Export angewiesen, so die Eisen-, Zink-, Blei- und Erdölindustrie. Nicht bedeutend ist die Ausfuhr an Salz und Kali, da für diese Artikel die Produktion den Inlandsverbrauch nicht erheblich überschreitet. Ihre Rohstoffe muß die polnische Eisenindustrie vorwiegend aus dem Ausland beziehen. Sie führt an Eisenerzen etwa die Hälfte und an Eisenschrott nahezu ihren ganzen Bedarf ein.

Das Gleiche gilt für die polnische Textilindustrie, die ihre Rohstoffe — Baumwolle und Wolle — ebenfalls zum großen Teil importieren muß. Sie war vor dem Kriege der bedeutendste polnische Industriezweig — ihren Sitz hat sie hauptsächlich in Lodz — und belieferte den großen russischen Inlandsmarkt. Durch die Veränderung der politischen Verhältnisse ist sie sehr in Mitleidenschaft gezogen worden. Sie hat für das verlorene russische Absatzgebiet keinen Ersatz in anderweitigem Export finden können und ihre Produktion ist daher stark zurückgegangen[67]). Die polnische Handelsbilanz in Textilien ist sogar stark passiv, ein Zeichen, daß die einheimischen Erzeugnisse selbst auf dem inländischen Markt nicht alleinherrschend sind.

Auf den Export hat sich schließlich in den letzten Jahren noch die Zementindustrie eingestellt, da der geringe inländische Konsum keine rationelle Ausnutzung der Produktionsanlagen ermöglicht.

---

[66]) „Annuaire statistique" für 1928, S. 136.

[67]) Poralla „Grundzüge der polnischen Handels- und Zollpolitik", S. 34 ff.

2. Der polnische Außenhandel und Danzigs Anteil an ihm.

Der wirtschaftlichen Struktur des Landes entspricht auch sein Außenhandel. Die Ausfuhr Polens setzt sich in der Hauptsache aus in der Land- und Forstwirtschaft sowie im Bergbau gewonnenen Rohprodukten zusammen, zu denen noch die Destillationserzeugnisse des galizischen Roherdöls sowie Zement treten. Der Anteil höherwertiger Industrieprodukte ist dagegen nur gering. Die Einfuhr ist vorwiegend auf Fertigfabrikate und industrielle Rohstoffe (Eisenerze, Baumwolle und Wolle) sowie auf Lebens- und Genußmittel gerichtet, für die die Produktion im Inlande nicht ausreicht bzw. nicht möglich ist (Kolonialwaren).

Nach den wichtigsten Warengruppen geordnet setzt sich die Ein- und Ausfuhr Polens im Durchschnitt dr Jahre 1925—27 folgendermaßen zusammen:

	Lebensmittel	Tiere	Rohstoffe u. Halbfabrikate	Fertigfabrikate
Einfuhr:	21 %	—	38 %	41 %
Ausfuhr:	23 %	7 %	53 %	17 %

Ein Gesamtbild der Entwicklung des Außenhandels des Danzig-polnischen Zollgebietes in den Nachkriegsjahren ergibt sich aus folgender Zusammenstellung[68]): (in 1000 t, bzw. in Mill. Zloty):

Einfuhr

Jahr	Menge	Wert		Von der Menge gingen über den Danziger Hafen:
		Goldzlotys	Zlotys[69])	
				%
1920	3 530	—	—	53
1921	4 845	—	—	27
1922	4 126	845	—	11
1923	3 194	1 116	—	20
1924	2 414	1 479	—	31
1925	3 411	1 603	2 755	20
1926	2 439	896	1 539	26
1927	4 903	1 681	2 892	31
1928	5 165	1 955	3 362	35

[68]) Die Zahlenangaben für 1920—1924 und 1928 sind der Zeitschrift „Commerce extérieur de la République Polonaise, Revue trimestrielle", diejenigen für die folgenden Jahre dem „Annuaire statistique" 1928 entnommen.

[69]) Durch Verordnung des Präsidenten der Republik vom 13. X. 27 festgesetzte Rechnungseinheit (zu 1 kg Feingold = 5 924,44 Zloty). 100 Zloty = 58,139 Goldzloty.

Ausfuhr

Jahr	Menge	Wert		Von der Menge gingen über den Danziger Hafen:	Wert der Ausfuhr in % der Einfuhr
		Goldzlotys	Zlotys		
1920	620	—	—	43	—
1921	2 028	—	—	19	—
1922	9 142	655	—	5	77,5
1923	17 648	1 196	—	6	107,2
1924	15 740	1 266	—	10	85,7
1925	13 603	1 272	2 188	15	79,3
1926	22 304	1 306	2 246	25	145,6
1927	20 356	1 460	2 515	31	87,-
1928	20 424	1 458	2 508	33	74,6

Der polnische Außenhandel weist in dem vorliegenden Zeitraum zum überwiegenden Teil eine passive Bilanz auf. In den ersten 3 Jahren ist diese Erscheinung durch den allgemeinen Warenhunger und das Daniederliegen der gesamten Wirtschaft zu erklären. Das Aktivsaldo von 1923 beruht dagegen weniger auf einer wesentlichen Besserung der Wirtschaftslage als auf der Exportkonjunktur infolge des Währungsverfalls. Als dann im nächsten Jahre die Valutareform erfolgt, setzt der Rückschlag mit einem Passivsaldo ein. Der Wert der Einfuhr erhöht sich gegenüber dem Vorjahr um 32,5 %. An der Steigerung des Einfuhrwerts um 5,8 % sind hauptsächlich landwirtschaftliche Produkte und Holz beteiligt, während der Export von Erzeugnissen der Metall- und Textilindustrie sowie von Kohle infolge der höheren Gestehungskosten erheblich nachließ.

Im Jahre 1925 nahm die ungünstige Entwicklung der Handelsbilanz — verstärkt durch den deutsch-polnischen Zollkrieg und den Getreideimport, der infolge der Mißernte des Vorjahres notwendig wurde — ihren Fortgang und trug zu dem Sinken des Zlotykurses seit Mitte des Jahres wesentlich bei. Die Gegenmaßnahmen der polnischen Regierung, die hauptsächlich in einer rigorosen Einfuhrdrosselung und Erschließung neuer Absatzmärkte für den Export bestanden, schufen bald Abhilfe. Hierbei kamen günstige Umstände, wie der englische Bergarbeiterstreik, ein guter Ausfall der Ernte des Jahres 1925 sowie der exportfördernde niedrige Valutastand der polnischen Handelspolitik zu Hilfe. Seit September 1925 wurde die Handelsbilanz aktiv und blieb es für die Dauer von 1½ Jahren bis zum März 1927. Dieses Jahr weist dann wieder einen Importüberschuß auf, der hauptsächlich auf die gegenüber den Vorjahren verdoppelte Einfuhr infolge der gesteigerten Kaufkraft des Inlandes zurückzuführen ist. Für 1928 ist das Saldo der Handelsbilanz ebenfalls passiv. Das erheblich größere Defizit steht

zum erstenmal nicht nur mit einem weiteren Ansteigen der Einfuhr, sondern auch mit einem Rückgang des Exports im Zusammenhang.

Eine eingehendere Betrachtung der Entwicklung der Handelsbilanz und der für die wirtschaftliche Lage des Landes noch wichtigeren Zahlungsbilanz, innerhalb welcher erstere eine ausschlaggebende Bedeutung einnimmt, würde über den Rahmen dieser Abhandlung hinausgehen.

Wenden wir uns daher der Frage zu, welche Rolle der Danziger Hafen im Außenhandel Polens spielt.

Danzigs Anteil am Warenimport und -Export Polens[70]) ist vielen Schwankungen ausgesetzt gewesen. Die außerordentlich starke Lebensmitteleinfuhr Polens aus Amerika in der ersten Zeit nach Kriegsende fand naturgemäß zum größten Teil auf dem Seeweg über Danzig statt. So nahmen — wie aus umseitiger Zusammenstellung ersichtlich ist — 1920 53 % der gesamten Einfuhr Polens ihren Weg über Danzig. Nach dem Aufhören dieser Transporte setzte dann neben dem absoluten auch ein relativer Rückgang ein. 1922 betrug der Warenimport über den Danziger Hafen nur noch ein Viertel desjenigen von 1920 und der Anteil Danzigs 11 %. Die polnische Einfuhr wickelte sich überwiegend auf dem Bahnwege und über deutsche Häfen ab, wozu die geographische Lage Deutschlands, das im Durchschnitt der Jahre 1922 bis 1924 mit 38 % die erste Stelle im polnischen Einfuhrhandel einnimmt, beitrug. In den Jahren 1923—24 steigen Danzigs Importziffern und auch seine Anteilsätze auf 20 % bzw. 31 %, obwohl die Gesamteinfuhr Polens sich der Menge nach vermindert. Hierzu trägt die 1923 einsetzende Einfuhr schwedischer Eisenerze über Danzig wesentlich bei.

Das Krisenjahr 1925 bleibt auch für Danzig nicht ohne Einfluß. Der Import geht wieder zurück, eine Erscheinung, die allerdings zum Teil auf die allmählich schwindende Kohleneinfuhr zurückzuführen ist. Im nächsten Jahre erstreckt sich der starke Rückgang der gesamten Einfuhr Polens auf fast sämtliche Artikel, die über Danzig importiert werden. Eine Ausnhme bilden lediglich Eisenerze. Da aber infolge des deutsch-polnischen Zollkrieges der Anteil Deutschlands am polnischen Import stark gesunken ist (1926 23,6 % statt 30,7 % im Jahre 1925 und 34,4 % 1924), und zwar zum Teil zugunsten Englands und der Vereinigten Staaten, nimmt der polnische Import in erhöhtem Maße seinen Weg über Danzig (1926 zu 26 % statt 20 % im Vorjahre). Diese Entwicklung dauert auch im nächsten Jahre fort, in welchem die über Danzig eingeführte Gütermenge sich mehr verdoppelt und der Danziger Anteil auf 31 % steigt.

Der Anteil Danzigs an dem Import der einzelnen Waren ist sehr verschieden. Er ist am stärksten bei Heringen (über 90 %) und bei Kolonialwaren (75—85 %) und beruht hier auf der jahrhundertealten Vermittlerstellung des Danziger Handels. Geringer und größeren Schwan-

---

[70]) Die Danziger Anteilsätze lassen sich nur ungefähr errechnen, da einerseits statistische Angaben nur über den Außenhandel Polens und Danzigs zusammen vorliegen und andererseits in den Ein- und Ausfuhrmengen des Danziger Hafens auch die Durchfuhr durch das Danzig-polnische Zollgebiet enthalten ist.

kungen ausgesetzt ist der Danziger Anteil bei Massengütern. Bei künstlichen Düngemitteln beträgt er in den Jahren 1926—27 etwa 85 %, bei Eisenschrott etwa 60 %, bei Eisenerzen 30—45 %; bei Getreide und Mehl ist er 1927 auf etwa 22 %, dagegen an der an sich schon geringen Einfuhr des Vorjahres nur auf ca. 6 % zu schätzen. In dem bedeutenden Import Polens an industriellen Fertigwaren, insbesondere solchen der Textilindustrie, spielt Danzig nur eine untergeordnete Rolle.

Infolge der Kolonialwareneinfuhr über Danzig ist dessen Anteil am Wert der Gesamteinfuhr Polens auch etwas größer als an dessen Menge.

Infolge fehlender Wertangaben für den seewärtigen Warenverkehr läßt er sich jedoch nicht genau errechnen. Man kann ihn nur schätzungsweise bestimmen, indem man auf den Wert des Danziger Gesamthandels zurückgreift und diesen in Beziehung mit dem Wert des gesamten polnischen Außenhandels setzt. Hierbei ist zu berücksichtigen, daß in letzterem auch der Eigenhandel Danzigs einbegriffen ist, wodurch sich die folgenden Sätze um ein Geringes erhöhen dürften.

In Prozenten ausgedrückt beträgt der Anteil Danzigs am Wert der polnischen Einfuhr schätzungsweise:

1924	37 %	1925	29 %
1926	34 %	1927	29 %
1928	32 %		

Der Durchschnitt beträgt also etwa 32 %.

Der Anteil Danzigs an der Ausfuhr Polens ist in dem Zeitraum 1920—1928 ebenfalls sehr verschieden. Bis zum Jahre 1926 ist er geringer als der Anteil an der Einfuhr und beträgt z. B. 1924 nur den dritten Teil von diesem. Erst seit 1927 kehrt sich das Verhältnis um, wenn auch zunächst nur in geringem Maße. Trotz steigender Ziffern der Ausfuhrmengen des Danziger Hafens geht der Anteil der Stadt an der Gesamtausfuhr Polens in den ersten Jahren zurück. Er beträgt z. B. an der Exportkonjunktur des Jahres 1923 nur 6 % und steigt im nächsten Jahre infolge stärkerer Ausfuhr an Holz, Zucker und Getreide auf 10 % und 1925 auf 15 %. Vom Jahre 1926 ab, das bereits ganz im Zeichen des Zollkrieges mit Deutschland steht, nimmt die Ausfuhr Polens in viel stärkerem Maße ihren Weg über den Danziger Hafen. Dieses kommt sowohl in der fast das Dreifache betragenden Zunahme der über Danzig exportierten Gütermenge zum Ausdruck als auch in der Steigerung des Danziger Anteils auf 25 % und im folgenden Jahre auf 31 %. Daß diese Entwicklung zum größten Teil auf dem starken Kohlenexport beruht, ist bereits erwähnt worden. Daneben hängt sie aber auch mit der gesteigerten Ausfuhr anderer Artikel, wie Holz, Zucker, Mineralöl und Zement zusammen.

Bei der Holz- und Zuckerausfuhr Polens ist der Anteil Danzigs ziemlich konstant und beträgt in den Jahren 1925—1927 etwa 27 % bzw. 66 %. Im Rahmen der polnischen Kohlenausfuhr nimmt Danzig ebenfalls eine bedeutende Stellung ein, seitdem Polen infolge des Zollkrieges

mit Deutschland seine Kohlen auch über die Wassergrenzen zu exportieren begann. Die Ausfuhr über Danzig, die 1925 erst 8 % der gesamten Kohlenausfuhr Polens betrug, steigerte sich außerordentlich rasch im nächsten Jahre auf 24 % und 1927 auf 36 %.

Noch größer ist die prozentuale Zunahme am Zementexport, nämlich von 12 % im Jahre 1925 auf etwa 85 % der Rekordausfuhr des Jahres 1927. Der Export an Mineralölen fand 1925 zu 21 % über Danzig statt und erhöhte sich im folgenden Jahre auf 60 %. 1927 ging der Anteilsatz auf die frühere Höhe wieder zurück, da die Ausfuhr nach Frankreich und England infolge ungünstiger Preisverhältnisse auf dem Weltmarkt erheblich nachgelassen hatte. Schließlich ist noch der Export an Getreide und Mehl zu erwähnen, bei dem der Danziger Anteil in den Jahren 1925—1927 die Sätze 41 %, 46,5 % und 39 % erreicht.

Der Anteil Danzigs am Werte der gesamten Ausfuhr Polens läßt sich ebenso wie derjenige an der Einfuhr nur schätzen und ist wie folgt anzunehmen:

1924	ca. 44 %
1925	„ 28 %
1926	„ 35 %
1927	„ 28 %

Er beträgt also durchschnittlich etwa 34 %.

Bereits im vorhergehenden Abschnitte hatten wir gesehen, daß der mengenmäßigen Steigerung der im Danziger Hafen umgeschlagenen Güter keine wertmäßige Zunahme gegenübersteht. Entsprechendes gilt auch für den Anteil Danzigs am Außenhandel Polens. Rein mengenmäßig sind die Anteilssätze nicht unbeträchtlich gestiegen, wertmäßig ist dagegen ein Rückgang zu verzeichnen.

Der Danziger Anteilsatz an der gesamten Ein- und Ausfuhr Polens beträgt unter Berücksichtigung der bisherigen Berechnungen:

	im Durchschnitt der Jahre:	
	1924—1925	1926—1927
mengenmäßig:	ca. 19 %	ca. 28 %
wertmäßig:	ca. 34,5 %	ca. 31,5 %

Es nimmt also ungefähr ein Drittel des polnischen Außenhandels seinen Weg über Danzig. Für die Zukunft ist eher mit einem Rückschlag als mit einer weiteren Steigerung des Danziger Anteils zu rechnen, denn, sofern eine Verständigung zwischen Polen und seinen beiden Nachbarstaaten Deutschland und Rußland stattgefunden hat, wird der polnische Außenhandel in erhöhtem Maße seinen Weg über die Binnengrenze nehmen. Dazu kommt die wachsende Konkurrenz des polnischen Hafens Gdingen, auf die wir noch in einem späteren Abschnitt zurückkommen.

3. Die Handelspolitik Polens und ihre Rückwirkungen auf Danzigs Seehandel und -verkehr.

Wie aus dem bisher Erwähnten hervorgeht, hat die polnische Handelspolitik auf die Entwicklung des Danziger Hafens einen entscheidenden Einfluß. Dieses können wir bereits von Beginn der Wiederaufrichtung des polnischen Staates an feststellen. Als die polnische Regierung nach Abzug der deutschen Verwaltung als eine der wichtigsten Aufgaben die Versorgung des Landes mit Lebensmitteln durchführen mußte, bezog sie diese mit Hilfe einer von den Vereinigten Staaten gewährten Anleihe von dort her. Die Einfuhr fand in der Hauptsache über Danzig statt. Amerikanische Schiffe stellten infolgedessen 1920 ein Viertel des gesamten eingehenden Schiffsraums dar und die Danziger Einfuhr betrug in diesem diesem Jahre 1,87 Mill. t, eine Höhe, die sie erst wieder 1928 annähernd erreicht hat. Die Lebensmitteltransporte hörten mit dem Ablauf des Jahres 1921 wieder auf. Im übrigen lagen Handel und Wirtschaft Polens in dieser Zeit arg danieder. Der Außenhandel war streng reglementiert. Für nahezu alle Waren bestanden Ein- und Ausfuhrverbote sowie -abgaben, welche die Ausfuhr von wichtigen Bedarfsartikeln sowie Maschinen und Rohstoffen und die Einfuhr von Luxuswaren unterbinden sollten[71]).

Der Export über Danzig weist in dieser Zeit einen Tiefstand auf und der Import nach Aufhören der Lebensmittelzufuhren ebenfalls. Im Jahre 1923 beleben sich Handel und Verkehr wieder. Infolge Lockerung der Reglementierung und des Abschlusses von Handelsverträgen mit mehreren Staaten konnte sich die Einfuhr freier und stärker entwickeln. Die Ausfuhr wurde durch den Währungsverfall stark gefördert. Der zum Zwecke der Aktivierung der Handelsbilanz forcierte Holz- und Zuckerexport drückt sich auch in einer starken Zunahme der entsprechenden Danziger Exportziffern aus. Daß diese auch in den folgenden Jahren eine erhebliche Steigerung für nahezu sämtliche Artikel aufweisen, ist vor allem darauf zurückzuführen, daß die polnische Regierung den Export aus den erwähnten Gründen um jeden Preis förderte.

Dieses gilt aber nicht für Getreide und andere Agrarprodukte, deren Export vielmehr gehemmt wurde, um „dadurch eine billigere Lebenshaltung im Inlande und günstige Entwicklungsgrundlagen für die einheimische Industrie zu schaffen[72])". Diese Hemmung erfolgte durch Ausfuhrverbote, an deren Stelle Ende 1924 Ausfuhrzölle traten. Daß diese aber nicht streng gehandhabt wurden, und einen Export nicht unterbanden, beweist der zeitweise nicht unbedeutende Getreideexport in den nächsten Jahren, der jedoch seit 1926 nachläßt. Die Einfuhr von Getreide blieb dagegen ungehindert. Erst 1927 setzt eine Reglementierung des Weizenimports ein, der im folgenden Jahre Einfuhrzölle für Weizen und Roggen folgen.

---

[71]) Braeutigam „Die Handelspolitik Polens pp.", S. 11. pp.
[72]) Braeutigam, a. a. O., S. 71.

Trotzdem ist auch der Getreideimport in allen Jahren beträchtlich. Dieses hat seine Ursache zum großen Teil in einem zu frühen und übermäßigen Export, der sogleich nach der Ernte aus Gründen der Geldknappheit vorgenommen wurde. Hierdurch erwies sich ein späterer Rückimport notwendig, der häufig zu weit höheren Preisen bezahlt werden mußte, „denn die Erfahrung all dieser Jahre hat gezeigt, daß Polen jeglichen Export an Getreide nach einiger Zeit wieder mit einem teueren Import bezahlen muß, da die Produktion des Landes gerade für den eigenen Bedarf ausreicht[73])".

Hierdurch findet auch die eigenartige Tatsache, daß über Danzig fast in jedem Jahre Getreide sowohl ausgeführt wie eingeführt wird, ihre Erklärung. Die unter einander außerordentlich schwankenden Mengenziffern sind aber nicht nur auf die jeweiligen Ernteergebnisse, sondern zum großen Teil auch auf die Unstetigkeit der polnischen Getreidepolitik zurückzuführen.

Im übrigen tritt in den ersten Jahren die Zollpolitik gegenüber der Reglementierungspolitik infolge der sinkenden Währung, welche die Erhebung fester Zollsätze unmöglich macht, in den Hintergrund. Erst im Jahre 1924, als nahezu sämtliche Ein- und Ausfuhrverbote aufgehoben worden waren, gewinnt sie durch hohe Finanzzölle u. a. auf Kolonialwaren und Heringe an Bedeutung. Im allgemeinen ist Polens Zollpolitik stark protektionistisch eingestellt und gibt das Streben des Landes nach wirtschaftlicher Autarkie durch Förderung vieler künstlich entwickelten Industriezweige wieder.

In die Handelsverträgen, die Polen u. a. mit Frankreich, England, Holland und Belgien schloß, hat es seinen Partnern Tarifermäßigungen u. a. auch für eine Reihe wichtiger Kolonialwaren, wie Reis und Gewürze sowie für Weine eingeräumt. Hierdurch wurde die Einfuhr aus diesen Staaten gefördert, was auch in der ständig zunehmenden Zahl der Schiffahrtslinien von Danzig nach den Häfen der Vertragsstaaten zum Ausdruck kommt.

Dennoch nimmt Deutschland von Anfang an in Polens Außenhandel die erste Stelle ein. Im Durchschnitt der Jahre 1922—1924 beträgt sein Anteil an der polnischen Einfuhr 38 % und an der Ausfuhr 47 %[74]). Für das erste Halbjahr 1925 belaufen sich die entsprechenden Zahlen auf 33,3 bzw. 50,9 %[75]). Aus Deutschland bezieht Polen hauptsächlich Fertigwaren der Metall- und Textilindustrie, Erze, Eisenschrott, Düngemittel, Wolle und Baumwolle, während es dorthin vorwiegend Rohstoffe und Halbfabrikate exportiert. Der überaus starke Anteil Deutschlands am polnischen Export ist aber nicht nur die Folge regulärer Handelsbeziehungen, sondern wurde — bis 1925 — auch durch die Verpflichtung Deutschlands aus der mit Polen eingegangenen Genfer Kon-

---

[73]) Braeutigam, a. a. O., S. 46.
[74]) E. Hurwicz „Der neue Osten", S. 22.
[75]) Poralla, a. a. O., S. 250.

vention vom 15. Mai 1922, nämlich bis zum 15. Juni 1925 die zollfreie Einfuhr sämtlicher oberschlesischen Bodenschätze zu gestatten, bedingt[76]). Da sich dieser Verkehr mit Deutschland aus naheliegenden Gründen in der Hauptsache über die Binnengrenze abwickelte, spielte Danzig in ihm keine wesentliche Rolle. Die niedrigen Anteilsätze seines Hafens an dem polnischen Außenhandel — und besonders an der Ausfuhr — in diesen Jahren finden damit ihre Erklärung.

Eine grundlegende Veränderung erfuhr diese Lage in der Mitte des Jahres 1925. Deutschlands Verpflichtung zur zollfreien Einfuhr der oberschlesischen Produkte lief am 15. Juni ab, und es traten keine neuen vertraglichen Abmachungen an ihre Stelle. Der deutsche Markt wurde also Polen für seine wichtigsten Exportartikel verschlossen. Letzteres beantwortete Deutschlands Verhalten mit einer Reihe von Einfuhrverboten für deutsche Waren und Deutschland wiederum folgte seinerseits mit ähnlichen Repressivmaßnahmen. Es entstand der deutsch-polnische Wirtschaftskrieg, der gegen Ende 1925 durch neue Zollerhöhungen und strengere Einfuhrverbote noch verschärft wurde, welche die Einfuhr deutscher Waren über dritte Staaten nach Polen verhindern sollen.

Trotz jahrelanger Verhandlungen zwischen beiden Staaten ist der Kampf bis heute — Frühjahr 1929 — noch nicht beigelegt. Die wichtigsten strittigen Punkte, in denen eine Einigung bisher noch nicht möglich war, betreffen die polnischen Forderungen eines hohen Einfuhrkontingentes für oberschlesische Kohle und für Schweine. Diese polnischen Wünsche stehen aber den Lebensinteressen des deutschen Brgbaus und der Landwirtschaft entgegen. Polen wiederum leistet gegenüber den deutschen Forderungen auf Zollermäßigungen für eine Reihe von Industrieartikeln Widerstand. Außerdem konnte man in der Niederlassungs- und Aufenthaltsfrage zu keiner Einigung gelangen, so daß der Abschluß des für beide Teile so wichtigen Vertrages bisher nicht erfolgen konnte.

Der Zollkrieg mit Deutschland hat nicht nur für den gesamten polnischen Außenhandel, sondern auch für die Entwicklung des Danziger Hafens eine weittragende Bedeutung erlangt. Da der Warenaustausch mit Deutschland seit Ausbruch des Zollkrieges erheblich an Bedeutung verlor, suchte sich der polnische Außenhandel neue Wege. Er fand diese vorzugsweise in dem Seeweg über Danzig, dessen Anteil sich besonders am Export Polens seit 1925 beträchtlich erhöhte.

Die Zunahme des Güterumschlags über Danzig geht mit der steigenden Bedeutung derjenigen Staaten für den polnischen Außenhandel im Zusammenhang, für die der Seeweg in erster Linie in Betracht kommt.

Über die Entwicklung der Anteilsätze der wichtigsten Staaten am Außenhandel Polens in den Jahren 1925—1927 gibt folgende Zusammenstellung Auskunft[77]):

---

[76]) Braeutigam, a. a. O., S. 43.

[77]) „Annuaire statistique", 1928, S. 220.

	Einfuhr				Ausfuhr			
	1925	1926	1927	1928*)	1925	1926	1927	1928*)
	%	%	%	%	%	%	%	%
1. Deutschland . .	31,-	23,6	25,5	26,9	41,3	25,3	32,-	34,3
2. England . . .	7,9	10,4	9,4	9,3	7,9	17,1	12,2	9,-
3. U. S. A. . . .	13,7	17,4	12,9	13,9	0,7	0,7	0,8	0,8
4. Schweden . . .	0,8	1,2	2,-	2,1	1,-	5,7	5,8	4,4
5. Frankreich . .	5,9	7,4	7,5	7,4	1,7	3,6	1,7	1,7
6. Holland	2,1	4,4	4,2	4,1	2,6	3,2	3,4	3,1
7. Rußland . . .	0,6	0,9	3,5	1,2	2,8	1,9	1,8	1,5

Die Zunahme des Handels mit den zu 2—6 genannten Staaten, mit denen Polen sämtlich Handelsverträge auf der Grundlage der Meistbegünstigung geschaffen hat, und der Rückgang des deutschen Anteils mußte den Verkehr über Danzig fördern, denn in anderen Binnenstaaten konnte Polen nur in geringem Umfange Ersatz für seinen verminderten Güteraustausch mit Deutschland finden.

Bei der Einfuhr ist die Steigerung des Verkehrs über Danzig nicht so erheblich wie bei der Ausfuhr. 1926 geht sie sogar zurück, denn zum Zwecke der Aktivierung der Handelsbilanz setzt in diesem Jahre eine außerordentlich scharfe Einfuhrbeschränkung ein. Zu den Einfuhrverboten für deutsche Waren tritt nämlich eine strenge Kontingentierung der Einfuhr vieler Waren aus allen Ländern. Besonders hart wurde durch diese Politik die Danziger Einfuhr an Kolonialwaren betroffen, die 1926 gegenüber dem Vorjahre einen Rückgang von 23 % aufweist.

Im folgenden Jahre wird die Ansicht, daß eine aktive Handelsbilanz nur durch eine radikale Beschränkung der Einfuhr gewährleistet wird, in ihrer bisherigen Stenge aufgegeben. Die polnische Handelspolitik wird in der Handhabung der Einfuhrkontingentierung liberaler und legt das Hauptgewicht auf die Förderung des Exports. Zugleich nimmt die Konsumkraft des Landes, gefördert durch die amerikanische Anleihe, erheblich zu. Dieses kommt z. B. in der Einfuhr von künstlichen Düngemitteln über Danzig zum Ausdruck, die 1927 um mehr als das 2½-fache gegenüber 1926 steigt. Die vermehrte Kaufkraft des Inlandes und die liberalere Handelspolitik bewirken 1927 eine Verdoppelung sowohl der Gesamteinfuhrmengen Polens als auch derjenigen über Danzig. Es wurde bereits dargelegt, daß dieser mengenmäßigen Steigerung keine entsprechende wertmäßige Zunahme zur Seite steht, da im Danziger Hafenverkehr immer mehr niedrigwertige Massengüter in den Vordergrund treten. Zu diesen gehört seit Mitte 1927 das Eisenschrott.

Bis zum 15. Juni 1927 hatte Polen seinen Bedarf an Eisenschrott in der Hauptsache aus Deutschland bezogen, da dieses sich im Genfer Vertrag von 1922 verpflichtet hatte, bis zu diesem Zeitpunkt die Ausfuhr einer jährlichen Mindestmenge von 235 000 t Schrott nach Polen

*) Vorläufige Zahlen.

zu gestatten. Nach Ablauf dieser Verpflichtung mußte Polen seinen Schrottbedarf aus anderen Ländern decken. Da in Rumänien und in der Tschechoslowakei zum Schutze der dortigen Eisenindustrien Ausfuhrsperren für Schrott bestehen, wandte sich Polen den westlichen Staaten zu und begann aus England, Frankreich und den Vereinigten Staaten Schrott über Danzig einzuführen.

Auf der Exportseite sind die Rückwirkungen der Strukturverschiebung des polnischen Außenhandels infolge des Zollkrieges auf den Danziger Hafenverkehr noch erheblich größer. Die außerordentlich starke Kohlenausfuhr über Danzig im Jahre 1926 erschien zunächst nur eine vorübergehende Konjunkturerscheinung zu sein, die durch den englischen Bergarbeiterstreik ermöglicht wurde. Aber die beiden folgenden Jahre haben noch erhebliche Steigerungen der Kohlenausfuhr gebracht. Polen hat für den verlorenen deutschen Markt Ersatz in Skandinavien und im Baltikum gefunden und dort bisher seine Stellung in hartem Kampfe mit dem englischen Konkurrenten behauptet. 1927 deckte es bereits 50 % des gesamten schwedischen und ca. 20 % des norwegischen Jahresbedarfs an Kohle. Versuche, mit England über die Verteilung der strittigen Absatzgebiete und die Preishöhe zu einer Verständigung zu gelangen, haben bisher zu keinem Ergebnis geführt. Mithin ist die Stellung, die sich Polen vorwiegend auf dem skandinavischen Markt erobert hat, noch keineswegs als endgültig gesichert zu betrachten. Seine Kohle hat zwar den Vorzug erheblich niedrigerer Gestehungskosten, aber gerade gegenüber derjenigen Englands den Nachteil höherer Frachtkosten infolge der entfernten Lage von der Meeresküste und des Fehlens guter Binnenwasserstraßen. Da aber ein Kohlenexport in dem bisherigen Umfange für Polen eine wirtschaftliche Notwendigkeit darstellt, so ist anzunehmen, das dieses nichts unversucht lassen wird, den Export aufrecht zu erhalten, selbst wenn er keinen nennenswerten Gewinn einbringt.

In die Entwicklung des Danziger Holzexports hat der deutsch-polnische Zollkrieg ebenfalls entscheidend eingegriffen. Er verlegte das Hauptgewicht der Ausfuhr nach England, das infolge seines Konfliktes mit Rußland ohnehin schon in stärkerem Maße auf dem polnischen Markt als Käufer hauptsächlich von Schnittholz auftrat. 1927 ist aber nur ein Rekordjahr für den polnischen und insbesondere den Danziger Holzexport. Einmal wird vom nächsten Jahre ab durch das neue Forstschutzgesetz ein Holzaushieb in dem bisherigen Umfange unterbunden und dann tritt am 1. Dezember 1927 das provisorische deutsch-polnische Holzabkommen vom 23. November d. Js. in Kraft, das zunächst nur ein Jahr Gültigkeit haben sollte, aber später um ein weiteres Jahr verlängert wurde. Durch dieses Abkommen gestattet Deutschland die jährliche Einfuhr von 1,25 Mill. cbm polnischen Schnittholzes zum normalen Zollsatz und Polen verpflichtet sich, die Ausfuhr von Rundholz nach Deutschland durch Erhöhung weder der Ausfuhrzölle noch der Eisenbahntarife zu hemmen.

Die hierdurch eintretende Umstellung des polnischen Holzexportes auf den deutschen Markt bedingt seit 1928 einen starken Rückgang der Holzausfuhr nach England und damit auch über Danzig. Interessant ist,

daß zugleich mit dem Nachlassen des Holzexportes über Danzig nach England derjenige von russischem Holz über Riga eine erhebliche Zunahme aufweist.

Seit 1927 sieht — wie bereits erwähnt wurde — die polnische Handelspolitik in der Förderung des Exports ein wirksameres Mittel zur Aktivierung der Handelsbilanz als in der Abschnürung der Einfuhr. Zu diesem Zweck wird die Syndikalisierung der Exportindustrien von der Regierung dadurch gefördert, daß die Gewährung von Exporterleichterungen z. B. in der Form von Ausfuhrzollfreiheit von der Gründung derartiger Exportsyndikate abhängig gemacht wird. Durch diese soll wiederum eine qualitative Hebung und Standardisierung der Exporterzeugnisse — hauptsächlich der agraren — erreicht werden.

Auf diese Weise hat auch die Ausfuhr über Danzig z. B. von lebendem Vieh, Bacons und Eiern in den letzten Jahren zugenommen, wenn sie im Rahmen der Gesamtausfuhr auch noch keine erhebliche Rolle spielt.

Bei einer Betrachtung der handelspolitischen Lage Polens fällt es auf, daß dieses außer mit Deutschland auch mit seinem zweiten großen Nachbarstaat Rußland sowie mit dem kleinen Litauen bisher keine Handelsverträge abgeschlossen hat.

Im Verhältnis mit Litauen kann von regulären Handelsbeziehungen solange nicht die Rede sein, als sich dieser Staat infolge der Annexion Wilnas durch Polen mit diesem formell als im Kriegszustand befindlich betrachtet und seine Grenzen ihm gegenüber sperrt. Dieses gilt besonders für den Memelstrom, der für die waldreichen östlichen Gebiete Polens der natürliche Ausfuhrweg ist. Infolge der Schließung der Memelflößerei wird der Holzexport hauptsächlich auf dem Schienenwege über Danzig geleitet, das auf diese Weise auf Kosten Memels aus dem gespannten polnisch-litauischen Verhältnis zu einem nicht unbedeutenden Teil seinen gesteigerten Güterumschlag herleitet. (Über die Entwicklung des Holzexports von Memel vgl. das im letzten Teil des dritten Abschnittes Gesagte.)

Mit Sowjetrußland unterhält Polen seit Abschluß des Rigaer Friedens wieder normale politische Beziehungen. Eine gewisse feindliche Animosität auf beiden Seiten hat allerdings eine restlose Verständigung bisher verhindert, wenn auch die letzten Jahre schon mehrere Ansätze dazu aufweisen. Der Aufnahme reger Handelsbeziehungen zwischen beiden Staaten stehen außerdem die hohen Schutzzölle auf jeder Seite und die Struktur des russischen Außenhandelsmonopols entgegen.

Die Bedeutung Rußlands für den polnischen Außenhandel ist daher nur gering. An der Einfuhr Polens betrug im Durchschnitt 1925—1928 der russische Anteil nur ca. 1,6 %, an der Ausfuhr ca. 2 %.

Für den russisch-polnischen Verkehr kommt Danzig infolge seiner geographischen Lage nur in beschränktem Maße in Betracht. Dagegen ist es aus dem gleichen Grunde erheblich an dem Transitverkehr zwischen Rußland und anderen Staaten interessiert. Dieser ist aber mit der polnischen Eisenbahnpolitik eng verknüpft und wir wollen ihn erst näher be-

trachten, nachdem wir uns über die Verkehrspolitik, die ebenfalls für die Entwicklung des Danziger Hafens einen entscheidenden Einfluß hat, orientiert haben.

4. Die polnische Verkehrspolitik mit Rücksicht auf Danzigs Hafen und Verkehr.

Die verkehrsgeographische Lage Danzigs und die geringe Schiffbarkeit der Weichsel bedingen es, daß für den Verkehr zwischen seinem Hafen und dem Hinterlande die Eisenbahnen eine ausschlaggebende Rolle spielen. Beträgt doch die Entfernung von Danzig z. B. nach Warschau 390 km, nach Kattowitz 630 km, nach Brünn (Tschechoslowakei) ca. 870 km und nach Bukarest über 1600 km. Der Verlauf der Eisenbahnlinien und die Tarifbildung sind wesentliche Bestimmungsfaktoren für die verkehrspolitische Verbundenheit eines derart ausgedehnten Gebietes mit seinem Hafen.

Das Eisenbahnwesen im Gebiet des heutigen Polens ist nicht nach einem einheitlichen Plan errichtet worden, sondern nach den Interessen der drei Teilungsmächte. Der Verlauf der Bahnlinien war daher ein ganz anderer, als er den wirtschaftlichen Belangen des neu erstandenen Staates entsprach und erforderte von Anfang an eine umfangreiche Umgestaltung und Anpassung an die neuen Verhältnisse.

In diesem Zusammenhang soll nur auf die Stellung Danzigs in dem polnischen Eisenbahnnetz eingegangen werden. Mit Kongreßpolen war es bereits in der Vorkriegszeit durch mehrere Bahnlinien verbunden, von denen die wichtigste über Mlawa ging. Nachteilig erwies sich das Fehlen einer Bahnverbindung ostwärts von Mlawa nach Ostrolenka und Rußland[78]). Wesentlich größere Schwierigkeiten zeigten sich auf der Strecke von Danzig nach Polnisch-Oberschlesien. Dieses war bisher vorwiegend auf den Verkehr mit Stettin eingestellt.

Als im Jahre 1925 der Export von Kohle über Danzig und Gdingen einsetzte, machte sich der ungünstige Verlauf und die geringe Leistungsfähigkeit der bestehenden Bahnlinien bemerkbar. Für den Verkehr von Kattowitz nach Danzig kamen in der Hauptsache nur zwei Strecken in Betracht: 1. über Czenstochau—Koluszki—Lowicz—Kutno—Thorn nach Danzig oder 2. mehr westwärts über Lublinitz durch den deutschen Korridor von Kreuzburg und weiter über Gnesen und Bromberg.

Der erste Weg ist, wie schon ein Blick auf die Karte lehrt, recht langwierig. Kürzer und leistungsfähiger ist die zweite Strecke. Sie hat jedoch den Nachteil, daß für das Durchqueren des Kreuzburger Korridors an Deutschland eine Gebühr bezahlt werden muß, welche die Fracht sehr verteuert.

So entstand früh der Wunsch nach dem Bau einer möglichst direkten und leistungsfähigen Bahnlinie von Oberschlesien zur Meeresküste. Diese sogenannte „Kohlenmagistrale" soll nach polnischen Pressemeldungen von Kattowitz nahezu geradlinig über Herby, Zdunska-Wolja, Hohensalza und

[78]) „Danziger Wirtschaftszeitung", Nr. 52, 1927, S. 1092.

Bromberg nach Gdingen führen und um rund 130 km kürzer sein als die Strecke über Kutno und Thorn. Sie ist in ihrem nördlichen Abschnitt bereits im Bau, im südlichen Teil aber noch Projekt[79]).

Nach ihrer Vollendung — in Aussicht genommen ist das Jahr 1931 — wird Polen sich noch mehr als bisher von den deutschen Häfen, insbesondere von Stettin, freimachen und seinen nationalen Absichten entsprechend den Außenhandel vorwiegend über Gdingen leiten können. So birgt diese Bahnlinie auch für Danzig ernstliche Zukunftsgefahren in sich, auf die wir im Zusammenhang mit dem gesamten Fragenkomplex „Gdingen" noch näher eingehen werden.

Im Ausbau der Eisenbahnanlagen innerhalb des Gebiets der Freien Stadt wird die Initiative der polnischen Bahnverwaltung aber von derjenigen von privater Seite weit übertroffen. Während erstere bis 1928 nur 9 km Gleisanlagen geschaffen hat, sind durch Privatfirmen 24 km gelegt worden[80]).

Eine wirksame Tarifpolitik konnte die polnische Staatsbahn erst seit 1924 treiben, als nach Überwindung der ersten Inflation die Einführung eines Tarifs auf wertbeständiger Grundlage möglich geworden war.

Sehr bald wurden die Bahntarife den Interessen der allgemeinen Wirtschafts- und Handelspolitik dienstbar gemacht, besonders zur Unterstützung der Ein-, Aus- und Durchfuhr bestimmter Güter allgemein und zur Lenkung in bestimmte Richtung. Es wurde der Export über Danzig und Gdingen durch Ausnahmetarife für folgende Waren gefördert: Kohlen, Holz, Zement, Naphthaprodukte, Zucker, Melasse, Salz, Eier und eine Reihe anderer Agrarerzeugnisse. Zum Teil wurde durch diese Tarifermäßigungen die Ausfuhr der genannten Waren über den Danziger bzw. Gdinger Hafen überhaupt erst möglich. Dieses gilt z. B. für Holz aus den ostpolnischen Gebieten, für das infolge der niedrigen Beförderungssätze der viel weitere Weg über Danzig billiger ist als derjenige über Königsberg oder Memel. Um Danzig das Feld nicht allein zu überlassen, hat die deutsche Reichsbahn versucht, durch eine starke Senkung der Tarife die Ausfuhr von polnischem — und russischem — Holz auch über ostpreußische Häfen zu lenken. Aber die Danziger Holzausfuhr überflügelt diejenige ihrer beiden Nachbarhäfen zur Zeit noch um ein Mehrfaches[81]).

Einen noch entscheidenderen Einfluß hat die Gestaltung der Bahntarife auf die Richtung des polnischen Kohlenexports gehabt. Wir haben das plötzliche Entstehen und Anwachsen eines beträchtlichen seewärtigen Kohlenexports im Zusammenhang mit dem deutsch-polnischen Zollkrieg und dem englischen Bergarbeiterstreik verfolgt. Die erste Voraussetzung

---

[79]) Th. Johannsen „Gdingen", S. 63 pp.

[80]) Proeller „Danziger Wirtschaftsprobleme", S. 48. — Schriften des Instituts für ostdeutsche Wirtschaft an der Universität Königsberg. — Jena 1925.

[81]) Über die Entwicklung des Holzexports über Königsberg und Memel siehe S. 41, sowie Dr. O. Höhn „Der ostpreußische Holzhandel nach dem Kriege".

für diesen Export über den mehr als 600 km entfernten Danziger Hafen mußte eine sehr niedrige Fracht von der Grube bis zur Küste sein. Sie betrug Anfang 1926 6,50 Zloty pro t und wurde während des englischen Streiks auf 9 Zloty und später sogar auf 12 Zloty erhöht. Der im Jahre 1927 einsetzende Konkurrenzkampf mit der englischen Kohle zwang wieder zu Herabsetzungen des Seeausfuhrtarifsatzes zunächst auf 9,20 Zloty, dann auf 7,70 Zloty und schließlich ab Dezember 1927 auf 7,20 Zloty pro t.

Infolge dieser Frachtermäßigungen ist der Kohlentransport für die Eisenbahn zur Zeit ein Verlustgeschäft, das jährlich erhebliche Zuschüsse aus dem Staatshaushalt erfordert und nur aus Gründen der Zahlungsbilanz und der Vermeidung größerer Arbeitslosigkeit aufrecht erhalten wird.

Um einmal eine bessere Ausnutzung des zwischen Oberschlesien und der Meeresküste rollenden Eisenbahnmaterials zu erzielen und andererseits den Import über diese beiden Häfen auf Kosten deutscher Häfen zu fördern, hat die polnische Staatsbahn auch Einfuhrtariferleichterungen gewährt. Die wichtigsten unter ihnen beziehen sich auf folgende Güter: Eisenerze, Roheisen, Schrott, künstliche Düngemittel, Rohtabak, Heringe, Baumwolle, Wolle, Jute, Fette u. a. m. Sie haben z. B. bei Eisenerz und Schrott zu einer beträchtlichen Abwanderung des Imports von Stettin nach Danzig geführt, trotzdem auch hier die deutsche Reichsbahn ihrerseits durch Vorzugstarife versucht hat, Stettin zu unterstützen. Außerdem müssen hier noch als ein konkurrierender Faktor die billigen Wassertransportverhältnisse auf der Oder in Betracht gezogen werden. Den Baumwollimport dagegen haben polnische Tarifkonzessionen bisher nicht von Bremen abzulenken vermocht.

Sämtliche genannten Tarifermäßigung kommen Gdingen ebenso wie Danzig zugute. Man geht in der Annahme nicht fehl, die originären Beweggründe der polnischen Eisenbahnpolitik — soweit sie nicht ausschließlich handelspolitisch bedingt sind — eher in dem Bestreben zu sehen, Gdingen zu fördern und möglichst viel Warentransporte auf die eigenen Bahnlinien zu ziehen, als den Verkehr über Danzig zu steigern. Diese Politik kommt besonders in der Frage der sogenannten „gebrochenen Frachtsätze" zum Ausdruck. Bei einem Warentransport von einer polnischen Station nach Danzig und umgekehrt fanden nämlich zwei verschiedene Tarife Anwendung: für die kurze Strecke auf dem Danziger Gebiet galt der jeweilige deutsche Tarifsatz und für die weitere Strecke in Polen der polnische. Da beide Tarife Staffeltarife sind und somit zweimal die höheren Anfangssätze berechnet wurden, entstand eine beträchtliche Verteuerung der Frachten von und nach Danzig. Lediglich für die genannten Waren, an deren Import und Export Polen durch Einführung von Ausnahmetarifen ein besonderes Interesse gezeigt hat, fand eine Durchrechnung der Frachten nach einem einzigen, nämlich dem polnischen Tarif statt. Diese Erleichterung galt für die betreffenden Waren aber auch nur dann, wenn sie waggonweise verladen wurden. Für alle Stückgutsendungen und selbst einen so wichtigen Massengutartikel wie Getreide fand keine Durchrechnung der Tarifsätze statt und

es entstand so eine erhebliche Verteuerung des Umschlags über den Danziger Hafen[82]).

Es hat jahrelanger Bemühungen der Danziger Regierungs- und Wirtschaftskreise bedurft, bis Polen sich durch das mit Danzig am 4. August 1928 geschlossene Abkommen gegen Einräumung weitgehender Zugeständnisse mit der Durchrechnung der Frachtsätze einverstanden erklärt hat. Letztere ist dann am 1. November 1928 in Kraft getreten.

Außer einheitlichen und bevorzugten Binnentarifen sind für Danzig günstige Transittarife im Verkehr mit dem außerpolnischen Ausland Voraussetzungen zur verkehrspolitischen Beherrschung seines Hinterlandes. Auf Grund von vertraglichen Abmachungen zwischen Polen und betreffenden Staaten sind seit kurzem durchgerechnete Transittarife für eine Reihe von Import- und Exportartikeln im Verkehr mit Rumänien, Ungarn und der Tschechoslowakei hergestellt worden. Hierdurch wird der Warenverkehr zwischen diesen Staaten und dem Danziger Hafen gefördert. Eine größere Bedeutung hat in der letzten Zeit die Durchfuhr nach der Tschechoslowakei über Danzig erlangt[83]). Es bestehen hier seit 1928 durchgerechnete Frachtsätze für Eisenerze, Schwefelkies und Roheisen. Amtliche Zahlen stehen hierfür nicht zur Verfügung, sondern lediglich solche von privater polnischer Seite[83]). Demnach hat im Jahre 1927 bereits eine Warenmenge von 112 000 t Danzig auf diesem Wege berührt. Unter diesen befanden sich 97 300 t Eisenerze, die bisher über Stettin importiert wurden. In der tschechoslowakischen Ausfuhr wird Danzig 1927 nur mit einer Menge von ca. 7000 t genannt.

Der am 1. März 1929 in Kraft getretene tschechisch-polnische Seehafentarif, der weitere Frachtermäßigungen enthält, läßt erwarten, daß der Umschlag tschechischer Waren über Danzig zukünftig noch zunehmen wird, da die neuen Frachtsätze dieses sowie Gdingen in die Lage setzen, mit Hamburg und Stettin in Wettbewerb zu treten.

Enge Handelsbeziehungen aus der Vorkriegszeit weisen Danzig vornehmlich auf Rußland hin. Erhebliche Mengen von russischem Getreide und Zucker wurden damals über Danzig exportiert. Genaue Zahlen, die für einen Vergleich mit der Gegenwart geeignet wären, lassen sich infolge der politischen Veränderung in Osteuropa nicht aufstellen. Daß aber die Danziger Exportmengen gerade an Getreide und Zucker in der Nachkriegszeit die frühere Höhe bei weitem nicht erreicht haben, ist zu einem großen Teil darauf zurückzuführen, daß Danzig von dem westlichen Rußland und der Ukraine — seinem früheren Hinterland — durch ungünstige Bahntarife getrennt ist. Die Wiederaufnahme des Danziger Handels mit Rußland setzt daher die Einführung billiger Transittarife voraus, — eine Forderung von Danziger Seite[84]), deren Erfüllung hauptsächlich das Fehlen eines Handelsvertrages zwischen Polen und seinem östlichen

[82]) Proeller „Wirtschaftsprobleme der Freien Stadt Danzig", S. 14 ff.

[83]) J. Butler „Über den Transitverkehr durch polnische Häfen" in der Zeitschrift „Przemysl i Handel", 1928, Nr. 34, S. 1383.

[84]) Vgl. „Danziger Wirtschaftszeitung", Nr. 48, 1927, S. 1004 pp. und Nr. 51, 1927, S. 1064.

Nachbarn entgegensteht. Ohne die Herstellung besonderer Seehafenausnahmetarife wird es Danzig kaum gelingen, sich gegenüber der Konkurrenz der anderen sich ebenfalls um das „Russengeschäft" bewerbenden Ostseehäfen (insbesondere Königsberg und Riga) zu behaupten. Bisher hat sich zum Teil auch aus diesem Grunde trotz eifriger Bemühungen von Danziger Seite der Verkehr mit Rußland nur in bescheidenem Maße entwickelt. Am günstigsten schneidet noch der Holzhandel ab, denn der Export an russischen Hölzern über Danzig hat sich in den letzten Jahren belebt, derjenige an Zucker und Getreide ist dagegen unbedeutend geblieben. Bei der russischen Einfuhr ist Danzigs Vermittlertätigkeit von vornherein noch wesentlich beschränkter, obwohl auch hier z. B. der Heringshandel auf alte Traditionen zurückblicken kann.

Außer der Herstellung von Transittarifen ist ein lohnender Handel und Verkehr mit Rußland noch an andere Voraussetzungen geknüpft, so z. B. an eine Lösung der Finanzierungsfrage und an tatsächliche erhebliche Produktionsüberschüsse und eine gesteigerte Kaufkraft der russischen Volkswirtschaft.

Der starke Rückgang des Verkehrs auf der Weichsel gegenüber der Vorkriegszeit, den wir im vorigen Abschnitt feststellten, hängt naturgemäß mit der polnischen Politik auf diesem Gebiet eng zusammen.

Polen hat die von der preußischen Regierung begonnene Regulierung der Weichsel nicht fortgesetzt, obwohl dieser Strom in Verbindung mit seinen ausgedehnten Nebenflüssen und Kanälen für das gesamte Wirtschaftsleben eine Verkehrsader von erster Bedeutung werden kann. Nicht nur von Danziger[85]) sondern auch von polnischer Seite[86]) ist wiederholt der Ausbau dieser Wasserstraße gefordert worden, zumal die physikalisch-geographischen Verhältnisse dafür durchaus günstige Voraussetzungen bieten. Die hierdurch erschwerten Lebensbedingungen für die Binnenschiffahrt lassen diese gegenüber der Konkurrenz der billigen Bahnfrachten immermehr in den Hintergrund treten. Danzig als Mündungshafen der Weichsel wird durch diesen Rückgang der Binnenschaffahrt in erster Linie Abbruch getan und seine Konkurrenzfähigkeit insbesondere gegenüber Gdingen erheblich geschmälert.

Trotzdem die Weichselregulierung nicht über das Stadium des Planens hinausgekommen ist, tauchen des öfteren große polnische Kanalprojekte auf, deren wichtigstes eine Wasserverbindung zwischen Oberschlesien und Danzig ist. Dieser sogenannte „Kohlenkanal" soll unterhalb von Warschau in die Weichsel münden, die natürlich zum mindesten von dort an reguliert werden müßte. Andere Pläne wie z. B. ein Kanal zwischen dem Pripjet und dem Bug, Nebenflüssen des Dnjepr und der Weichsel[87]), bezwecken mehr eine Verbesserung der Verbindung zwischen dem Osten und Westen Polens, würden aber natürlich Rückwirkungen auch auf Danzig nicht verfehlen.

---

[85]) „Danz. Wirtschaftszeitung, Nr. 52, 1927, S. 1092.
[86]) Desgl. Nr. 49, 1926, S. 817.
[87]) L. Rosenkrantz „Polnische Wasserstraßenpläne" in „Zeitschrift für Geopolitik", Heft 9, Jhrg. 1926.

Angesichts der polnischen Kapitalarmut ist aber an die Ausführung dieser Pläne in absehbarer Zeit nicht zu denken, auch sind einzelne von ihnen, wie der Kohlenkanal, inzwischen wieder fallen gelassen worden[88]).

5. Der Bau des Gdinger Hafens.

Die Gründe für die geringe Aktivität Polens in der Weichselregulierung und den Kanalbauten sind zweifellos darin zu erblicken, daß sich die Initiative des gesamten Landes auf den Bau des Hafens in Gdingen konzentriert hat. Hierfür werden auch alle Geldmittel, die sonst für die beiden anderen Zwecke eventuell zur Verfügung gestanden hätten, in Anspruch genommen.

Auf die Gründe, die Polen zu diesem Hafenbau veranlaßten, soll hier nicht eingegangen werden, denn sie sind vorwiegend politischer Natur[89]). Das Vorliegen einer wirtschaftlichen Notwendigkeit für den Bau eines Handelshafens wird selbst von polnischer Seite nicht einmütig behauptet. Es besteht zum mindesten kein Zweifel darüber, daß man bei einem bedeutend geringeren Kostenaufwand durch Ausbau des Danziger Hafens, der über leicht ausbaufähige Wasserflächen in großem Umfange verfügt, die gleichen wirtschaftlichen Erfolge erreicht hätte[90]).

Mit dem Bau des Handelshafens in Gdingen wurde im Jahre 1923 begonnen, nachdem Polen diesem Projekt gegenüber eine Reihe anderer Hafenpläne an der polnischen Küste bzw. in Dirschau den Vorzug gegeben hatte. Bereits im folgenden Jahre begann — zunächst noch in bescheidenem Umfange — der Verkehr in dem neuen Hafen.

Der Schiffseingang und -Ausgang entwickelte sich folgendermaßen[91]):

	Schiffseingang		Schiffsausgang	
		Nt.-Reg.-To.		Nt.-Reg.-To.
1924	27 Schiffe	14 352	27 Schiffe	14 352
1925	85 „	74 707	72 „	71 419
1926	298 „	204 767	303 „	208 194
1927	530 „	422 939	519 „	416 322
1928	1106 „	983 257	1090 „	970 157

Zusammen:

1924	54 Schiffe	28 704 Nt.-Reg.-To.
1925	157 „	146 126 „
1926	601 „	412 961 „
1927	1 049 „	839 261 „
1928	2 196 „	1 953 414 „

88) Poralla „Polen", S. 158.

89) Th. Johannsen, a. a. O., S. 11 pp.

90) Nach einer Berechnung von Th. Johannsen (a. a. O., S. 68) betragen die tatsächlichen Umschlagskosten in Gdingen infolge des kostspieligen Hafenbaues mindestens 275 % der Danziger Kosten.

91) Für die Jahre 1924—27 lt. „Annuaire statistique" 1928, S. 192. Zahlen für 1928 lt. Pressenotizen.

Die Steigerungen von Jahr zu Jahr belaufen sich also auf 200 bis 300 %. Bereits nach 4 Jahren -- 1928 — beträgt der Schiffsverkehr im Gdinger Hafen ein Viertel desjenigen in Danzig und ist größer als der dortige Vorkriegsverkehr. Er erstreckt sich in der Hauptsache auf die Ostsee — und zwar im Kohlenexport nach Schweden und Dänemark —, daneben bestehen aber auch regelmäßige Tourenlinien nach französischen, englischen und südamerikanischen Häfen, die für den Auswandererverkehr größere Bedeutung haben. Weitere Linien, insbesondere nach Nordamerika[92]) und dem Mittelmeer sind in Aussicht genommen. Diesem Tourenverkehr, der durchweg mit größeren Schiffen betrieben wird, ist es zuzuschreiben, daß der durchschnittliche Raumgehalt der Schiffe in Gdingen größer ist als in Danzig (863 Nt.-Reg.-To. statt 605 t im Durchschnitt der Jahre 1927/28).

Der Nationalität des eingegangenen Schiffsraums nach stand 1927 Schweden an erster Stelle. Ihm folgten in größerem Abstand die dänische, polnische, französische und deutsche Flagge.

Die Entwicklung des Warenverkehrs im Gdinger Hafen ist eine ähnliche wie diejenige des Schiffsverkehrs:

	Einfuhr	Ausfuhr	Zus.	Davon Anteil des Imports
1924	631 t	9 086 t	9 717 t	6,5 %
1925	1 586 t	50 142 t	51 728 t	3 %
1926	179 t	413 826 t	414 005 t	0,04 %
1927	6 702 t	889 439 t	896 141 t	0,75 %
1928	ca. 158 500 t	ca. 1 755 000 t	ca. 1 913 000 t	8,3 %

Hierbei fällt die einseitige Entwicklung der Ausfuhr auf — eine Erscheinung, die wir beim Danziger Hafen ebenfalls feststellten, wenn auch nicht in einem so krassen Ausmaß. Der Export zeigt ferner im Gegensatz zum Import ein ständiges Ansteigen. Die außerordentliche Zunahme im Jahre 1926 ist gleichfalls durch die Kohlenausfuhr infolge des englischen Streiks zurückzuführen, die im Laufe der Jahre 1925—28 folgende Entwicklung zeigt:

		% der Gesamtausfuhr
1925	37 229 t	74,3
1926	402 246 t	97,2
1927	878 183 t	98,7
1928	ca. 1 750 000 t	ca. 99,7

[92]) Nach einer Zeitungsmeldung („Danziger Neueste Nachrichten" vom 26. 4 .1929) ist bereits zwischen der Verwaltung der polnischen Staatsbahnen und der amerikanischen Schiffahrtslinie „American Scantic Line" ein Abkommen über die Herstellung eines kombinierten Eisenbahn-Seehafentarifs zwischen Polen und Amerika über Gdingen geschlossen worden, von dem eine Verbilligung und Ausweitung des transozeanischen Verkehrs über diesen Hafen erhofft wird.

Die Kohlenausfuhr ist in Gdingen in einem wesentlich stärkeren Maße gestiegen als in Danzig, was aus dem Verhältnis zwischen den Ausfuhrmengen in Danzig und Gdingen hervorgeht. Dieses beträgt:

1925	16,6 : 1
1926	8,5 : 1
1927	4,7 : 1
1928	3,1 : 1

Gdingen ist den obigen Ziffern nach zur Zeit in erster Linie ein Kohlenexporthafen. Die Ausfuhr von Holz und Zement fällt noch nicht sehr ins Gewicht. Die 1928 erheblich gestiegene Einfuhr weist aber darauf hin, daß hierin Wandlungen sich vollziehen. Der Import dieses Jahres setzt sich aus Düngemitteln (ca. 77 000 t), Reis (57 000 t), Schrott (ca. 8000 t) und aus Stückgütern zusammen. An Heringen sollen 454 t eingeführt worden sein. Es handelt sich also durchweg — sowohl bei der Ausfuhr wie bei der Einfuhr — um Waren, die bisher stets in Danzig umgeschlagen und von dort nach Gdingen abgewandert sind.

Schließlich ist noch der Passagier- und Auswandererverkehr zu erwähnen, der sich auf folgende Personenzahlen bezifferte:

	Einreise	Ausreise	Zusammen
1924	949	6 618	7 567
1925	1 065	10 632	11 697
1926	764	6 385	7 149
1927	1 514	7 990	9 504
1928	ca. 2 000	ca. 19 000	ca. 21 000

Die genaue Zahl der Auswanderer ist aus diesen Ziffern nicht ersichtlich, sie dürfte jedoch die Hauptmenge der ausgereisten Passagiere umfassen. Auf französischen Schiffen findet über Gdingen — und nicht mehr über Danzig — der Hin- und Rücktransport polnischer Arbeiter nach Frankreich und seit 1928 die Auswanderung nach Südamerika statt. Auf diese Weise hat der Gdinger Personenverkehr im Jahre 1928 schon die Hälfte desjenigen in Danzig erreicht.

Gdingen hätte niemals einen so sprunghaften Aufschwung nehmen können, wenn es nicht durch die polnische Regierung in jeder Beziehung unterstützt worden wäre. Die großzügigen Maßnahmen von Seiten des Staates betreffen einmal die Förderung des Ausbaus von Stadt und Hafen und dann die Heranziehung von gewerblichen Unternehmungen durch Steuererleichterungen, billige Verpachtung von Hafengelände für die Dauer von Jahrzehnten gegen die Verpflichtung zu bestimmten Umschlagsmengen u. a. m. Auf diese Weise haben in Gdingen bereits eine Reihe oberschlesischer Kohlenkonzerne große Umschlagsanlagen geschaffen, Handelsschiffe unter polnischer Flagge angekauft und ist eine große Reisschälmühle errichtet worden; der Bau einer Reihe anderer Betriebe, wie z. B. eines Ölwerks, einer Kühlhalle für Heringe u. a. m., sind im Gange.

Es soll hier nicht auf die verschiedenen Maßnahmen, die den Aufschwung des Hafens bewirkt haben, im Einzelnen eingegangen werden[93]), sondern unter diesen nur noch die Schaffung einer staatlichen Handelsflotte hervorgehoben werden. Diese bestand Anfang 1929 bereits aus 16 modernen Frachtschiffen mit einer Ladefähigkeit von etwa 45—50 000 t. Durch die eigenen Schiffe, die der staatlichen Reederei „Zegluga Polska" angehören, hat Polen ein wirksames Mittel in der Hand, selbständig Schiffahrtspolitik zu treiben. Außerdem hält es in Gdingen die Hafengebühren auf einer erheblich niedrigeren Höhe als die Danziger Sätze betragen. Hierzu treten noch die bedeutend geringeren polnischen Hafenarbeiterlöhne.

Neben dem Gdinger Hafenbau beschäftigte die polnische Öffentlichkeit längere Zeit das Projekt eines Hafenbaus an der Weichsel in Dirschau. Zwar sind die großzügigen Baupläne einstweilen zurückgestellt, durch private Initiative und Regierungsunterstützung ist Dirschau aber tatsächlich in den Stand gesetzt worden, einige Zeit lang als Kohlenexporthafen zu dienen. Durch Seeleichter einer dort gegründeten polnischen Reederei wurde — nachdem die Weichsel bis zur Mündung auf 7 m vertieft worden war — in den Jahren 1926—27 folgender Schiffsverkehr in Dirschau unterhalten[94]):

	Eingang		Ausgang	
		Nt.-Reg.-To.		Nt.-Reg.-To.
1926	90 Schiffe	58 325	90 Schiffe	58 325
1927	183 „	120 400	183 „	120 400

Zusammen:

1926	180 Schiffe	116 650 Nt.-Reg.-To.
1927	386 „	240 800 „

Durch diese Schiffe wurden im Jahre 1926 56 919 t und 1927 117 086 t Kohlen exportiert. Ein anderer Warenverkehr fand nicht statt. Im folgenden Jahre sollen nur noch ca. 10 000 t Kohle verladen worden sein[95]). Mitte des Jahres 1928 brach die polnische Reederei zusammen. Die Kohlenverschiffung und zugleich jeglicher Seeverkehr hörte damit auf. Eine endgültige Aufgabe des Hafenprojektes „Dirschau" ist hierdurch aber noch nicht unbedingt gegeben.

Zusammenfassend ist über die polnischen Häfen Gdingen und Dirschau zu sagen, daß sie bereits einen erheblichen Teil des Danziger Verkehrs an sich gezogen haben. Der Konkurrenzhafen Gdingen bedeutet schon jetzt eine ernstliche Schädigung des Danziger Wirtschaftslebens und birgt noch erheblich größere Gefahren für die Zukunft in sich. Bei einem eventuellen Rückschlag im überseeischen Warenverkehr Polens ist anzunehmen, daß Danzig von ihm wesentlich mehr betroffen werden würde als Gdingen. Dieses hat gegenüber Danzig niedrigere Umschlagskosten und vor allem den Vorteil einer zielbewußten staatlichen Unter-

[93]) Vgl. Johannsen, a. a. O., S. 23 ff.
[94]) „Annuaire statistique" 1928, S. 193.

stützung, die nicht von wirtschaftlichen, sondern von nationalpolitischen Motiven getragen wird. „In diesem letzten Endes ungleichen Konkurrenzkampf hat Danzig nur einen wichtigen Vorsprung — die jahrhundertealte Tradition seiner Reedereien und seiner Kaufmannschaft. Aber auch diese kann nur in Erscheinung treten, wenn beiden — Reederei und Handel — nicht der Lebensnerv zerschnitten wird. Und darin liegt die Schicksalsfrage für Danzigs Zukunft[96])."

6. Die Danziger Hafenpolitik.

Die erhöhten und anders gearteten Anforderungen, die in der Nachkriegszeit an den Danziger Hafen gestellt wurden, machten eine schnelle Umstellung und Anpassung an die neuen Verhältnisse notwendig. Die hierfür erforderlichen Maßnahmen zu treffen, ist in erster Linie Aufgabe des neu errichteten Hafenausschusses.

Infolge der großen Ausdehnung des Hafens (ca. 30 km, davon 7 km kaimäßig ausgebaut) bereitete die Aufnahme des vermehrten Schiffsverkehrs zunächst keine Schwierigkeiten. Diese drohten erst einzutreten, als der Güterverkehr die Vorkriegsmengen überschritt und seit Mitte 1925 als ein Novum die Kohlenausfuhr über Danzig begann. Als diese im folgenden Jahre während des englischen Streiks einen ungewöhnlich großen Umfang annahm, wurde sie auch über deutsche Häfen geleitet, da die Eisenbahn und die Verladeverhältnisse im Danziger Hafen auf einen derartigen Verkehr nicht eingerichtet waren. Allerdings bedeutete dies nur einen vorübergehenden Zustand. Man steigerte, um den neuen Ansprüchen zu genügen, die Leistungsfähigkeit des Danziger Hafens in kurzer Zeit beträchtlich und erreichte es, daß z. B. schon im nächsten Jahre deutsche Häfen für die Kohlenausfuhr Polens nicht mehr in Betracht kamen und Danzig allein eine erheblich größere Menge exportieren konnte als im Jahre 1926.

Zunächst begann man die Umschlagseinrichtungen zu vermehren und auszubauen. An modernen Krananlagen[97]), die für den Kohlenumschlag in Betracht kamen, waren z. B. 1925 nur 18 Kräne mit einer Gesamttragfähigkeit von 49,5 t vorhanden. Mitte 1927 hatte sich die Anzahl bereits verdoppelt und Anfang 1929 standen 56 feste Kräne mit rd. 250 t Tragfähigkeit dem Güterumschlag zur Verfügung.

Der größere Teil der Neuanlagen war vom Hafenausschuß, der kleinere durch Privatinitiative und die Stadtgemeinde Danzig beschafft worden.

Diese Maßnahmen wurden durch Verbesserung bzw. Ausbau (z. B. am Weichselbahnhof) bestehender Hafenanlagen erreicht. Neugebaut wurde nur der polnische Munitionshafen auf der Westerplatte, der allerdings erst seit dem Herbst 1928 auch dem allgemeinen Güterumschlag dient. Als es sich im Jahre 1927 zeigte, daß der Kohlenexport auch nach Beendigung des Bergarbeiterstreiks in England dem Hafen verblieb und

---

95) Johannsen, a. a. O., S. 18 ff.
96) Johannsen, a. a. O., S. 74.

ebenso wie der Import von anderen Massengütern weiterhin aufsteigende Tendenz aufwies, wurde der Bau eines neuen Hafenbeckens bei Weichselmünde mit einer Uferlänge von ca. 1000 m beschlossen und bald darauf auch begonnen. Dieser Hafen ist dazu bestimmt, dem Umschlag von Massengütern zu dienen. Drei Kohlenförderanlagen mit Kippvorrichtungen für die Eisenbahnwaggons und Förderbändern aus Stahl bzw. Gummi sollen je eine Stundenleistung von etwa 400 t entwickeln und jährlich eine Verladung von ca. 2,5 Mill. t Kohlen ermöglichen. Dem Import von Erzen und Düngemitteln dienen zwei große Verladebrücken zu 15 t und eine zu 10 t mit je einer Stundenleistung bis zu 200 t, wodurch die jährliche Umschlagsfähigkeit des Hafens um etwa 1 Mill. t erhöht werden soll[98]).

Die Finanzierung dieses Hafenbaues erfolgt durch eine Anleihe von 4,5 Mill. Dollar, die der Hafenausschuß im Jahre 1927 in Amerika und Holland aufnahm. Im April 1929 wurden bereits Teile dieses neuen Hafenbeckens in Betrieb genommen. Nach seiner Fertigstellung wird der Danziger Hafen jährlich etwa 12 Mill. t Güter umschlagen können. Für die übrigen Hafenteile wird dann eine wesentliche Entlastung eintreten. An diese hat der Verkehr in den letzten Jahren hohe Anforderungen gestellt, die z. B. beim Kohlenumschlag nur durch Arbeiten in zwei oder sogar drei Tagesschichten hintereinander erfüllt werden konnten.

Eine gleiche Inanspruchnahme der bestehenden Einrichtungen hat aber nicht durch diejenigen Güter stattgefunden, auf deren Umschlag Danzig in erster Linie eingerichtet war. Für Getreide, Erdöl und besonders für Zucker entsprechen die vorhandenen Lagerungsmöglichkeiten einem Mehrfachen des Umschlags der letzten Jahre und sind daher bei weitem nicht voll ausgenutzt worden. Für Holz dagegen wurden die Lagerplätze erheblich vermehrt und dem jetzt vorherrschenden Transport auf dem Schienenwege angepaßt. Die übrigen zahlreichen durch Privatinitiative geschaffenen Neubauten und Verbesserungen der Umschlags-, Lagerungs- und Zufuhreinrichtungen im Hafen können hier nicht einzeln aufgeführt werden. Sie haben im Verein mit den oben erwähnten behördlichen Maßnahmen entscheidend dazu beigetragen, daß der Danziger Hafen in wenigen Jahren einen um ein Mehrfaches gesteigerten Verkehr aufnehmen konnte.

Schon aus Rentabilitätserwägungen heraus, nämlich daß die Kosten für den Hafenausbau und seine Unterhaltung um so schneller und sicherer sich wieder einbringen, je stärker die Ausnutzung der bestehenden Anlagen ist, hat sich der Hafenausschuß bemüht, den Verkehr im Danziger Hafen nach Möglichkeit zu steigern. Er hat einmal die Hafengebühren für die wichtigsten Im- und Exportgüter ermäßigt und so eine Hafenpolitik befolgt, die nicht auf Gewinnerzielung im kaufmännischen Sinne abgestellt ist, sondern nur auf einen Ausgleich von Unkosten und Einnahmen.

---

[97]) Fojut, „Zwei Jahre Kohlenumschlag im Danziger Hafen" in der Zeitschrift „Danzigs Hafen und Handel", Nr. 3, 1927, S. 1 ff.

[98]) „Danziger Wirtschaftszeitung", Nr. 50, 1928, S. 1102.

Eine verkehrswerbende Hafenpolitik hat der Hafenausschuß aber nicht nur auf dem Wege der Verbesserung des Hafens und der Ermäßigung der Gebühren betrieben, sondern auch direkt durch Propaganda, Beteiligung an Ausstellungen u. dergl. Insbesondere hat er versucht, den Aktionsradius des Danziger Hafens dadurch zu erweitern, daß er Staaten wie die Tschechoslowakei, Rumänien und Ungarn für seine Einrichtungen interessierte und er hat hierin — wie wir gesehen haben — auch bereits Erfolge zu verzeichnen.

Anhang:

Die Rückwirkungen des Seeverkehrs auf das Danziger Wirtschaftsleben.

1. Der Danziger Handel.

Vor dem Kriege erfolgte der Güterumschlag im Danziger Hafen zum überwiegenden Teil auf Rechnung des dortigen Eigenhandels. Nur die Einfuhr von Massengütern wie Erzen, Zement, Steinen und dergl. war Angelegenheit des Spediteurhandels; diejenige der hochwertigen Stückdagegen sowie der größe Teil der Ausfuhr beruhte auf der Vermittlertätigkeit des Danziger Kaufmanns.

In der Nachkriegszeit hat sich das Bild wesentlich geändert. Der Eigenhandel ist stark zurückgegangen. Der Spediteurhandel hat sich zwar sehr ausgedehnt, wird aber im Gegensatz zu früher nicht mehr allein von Danziger Firmen betrieben, sondern ruht zu einem großen Teil in ausländischen — meist polnischen — Händen. Dieses gilt in besonderem Maße für die große Kohlenausfuhr der letzten Jahre. An ihr ist der Danziger Kohlengroßhandel nur unerheblich beteiligt[99]) und für den Spediteurhandel fallen nur sehr geringe Verdienste ab. Dazu wird ein Teil des Exports durch in Danzig errichtete Exposituren der oberschlesischen Konzerne direkt betrieben, wie z. B. durch die Gesellschaft „Robur", die neben der Spedition sogar die Schiffsbefrachtung durch eigene Organe vornimmt. Wenn auch die Ausschaltung des Danziger Kaufmanns nicht durchweg derart weitgehend ist, so ist doch der Nutzen, den der Kohlenumschlag für den Danziger Handel hat, relativ gering. Da er weitgehend auf maschinellem Wege vor sich geht, findet durch ihn auch keine wesentliche Entlastung des Arbeitsmarktes statt.

Ähnlich sind die Verhältnisse beim Handel mit Mineralölen. Auch hier liegt der Umschlag vollständig in den Händen polnischer Konzerne,

---

[99]) Nur geringe Mengen Kohlen aus dem Dabrowaer Revier werden durch Danziger Firmen exportiert — schätzungsweise knapp 4 % der gesamten Ausfuhr. („Danziger Wirtschaftszeitung", Nr. 26, 1928, S. 620.)

die in Danzig ihre Vertretungen unterhalten. Der bedeutende Danziger Importhandel mit Petroleum vor dem Kriege ist infolge der veränderten Lage eingegangen.

Erze, Schrott und der größte Teil der importierten Düngemittel sind Speditionsgüter; ihr Umschlag erfolgt teils durch Danziger, teils durch polnische Unternehmungen.

Von den alten Eigenhandelszweigen zeigt der Heringshandel in den Nachkriegsjahren eine aufwärtige Entwicklung, die hier auch in der mengenmäßigen Steigerung des Imports zum Ausdruck kommt. Der Absatz an Heringen hat sich außer Polen auch auf Rumänien und Teile der Tschechoslowakei ausgedehnt. Nicht so günstig ist die Lage des Handels mit Kolonialwaren, der in seiner Entwicklung durch die polnische Reglementierungspolitik stark gehemmt worden ist.

Von den drei wichtigen Ausfuhrhandelszweigen für Getreide, Zucker und Holz hat unter den neuen Verhältnissen nur der letzte einen Aufschwung zu verzeichnen, an dem aber nicht nur die ansässigen, sondern auch eine große Anzahl neuer, durch ausländisches Kapital gebildeter Firmen Anteil genommen haben. Als Ende 1927 die Holzausfuhr ihren Höhepunkt überschritten und besonders das englische Geschäft an Bedeutung verloren hatte, liquidierten mehrere der neu hinzugekommenen Unternehmungen ihre Danziger Betriebe. Trotz der Exportverminderung bildet der Holzhandel, zumal er die Ausfuhr ganz überwiegend im Eigenhandel betreibt und das Geschäft mit russischen Hölzern eine aufsteigende Tendenz hat, immer noch einen recht bedeutenden Zweig des Danziger Wirtschaftslebens.

Einen außerordentlichen Rückgang haben der Getreide- und Zuckerhandel in Danzig zu verzeichnen. Bei beiden beruht dieser außer der allgemeinen Produktionsabnahme in Osteuropa darauf, daß sie ihre früheren russischen Bezugsgebiete verloren haben, da ihnen keine Ausnahmetarife mehr den Verkehr mit der Ukraine und Mittelrußland ermöglichen.

Beim Getreide macht sich außerdem die Ausfuhrbeschränkung durch die polnische Regierung geltend. Beim Zucker ist die Einbuße des Handels noch wesentlich größer als sie aus den Verkehrsziffern zu entnehmen ist. Die polnischen Zuckerfabriken sind monopolistisch zusammengeschlossen und exportieren ausschließlich durch die „Bank Cukrownictwa Tow. Akc." in Posen. Dadurch ist der Danziger Zuckereigenhandel vom Export nahezu gänzlich ausgeschaltet worden. Für das Jahr 1927 wird z. B. sein Anteil am gesamten Zuckerumschlag mit nur 2,2 % angenommen[100]). Aber an der Spedition ist der Danziger Anteil ebenfalls gering, denn sie erfolgt vorwiegend durch polnische Speditionsfirmen.

Zusammenfassend ist festzustellen, daß der Zunahme des Warenverkehrs im Danziger Hafen kein entsprechender Aufschwung des Danziger Handels zur Seite steht. Das Darniederliegen der zwei alteingesessenen Handelszweige für Getreide und Zucker wird durch die Aus-

[100]) „Danziger Wirtschaftszeitung", Nr. 26, 1928, S. 620.

dehnung in anderen Branchen nicht kompensiert. Außerdem ist das Betätigungsfeld sowohl für den Danziger Kaufmann wie für den Spediteur durch das Vordringen ausländischer — und unter diesen vorwiegend polnischer — Firmen stark eingeengt wurden[101]). Für den wenig ertragreichen Hinterlandsverkehr hat der Warenumschlag nach anderen Staaten keinen Ersatz bieten können. Die großen Erwartungen, daß Danzig ein bedeutender Umschlags- und Stapelplatz für andere Ostseestaaten, vorzugsweise die baltischen Länder, werden würde[102]), sind nicht in Erfüllung gegangen. Dieses tritt schon aus den geringen Mengenziffern des Reexportes hervor.

Der starke Verkehr geht also durch Danzig in der Hauptsache ohne Vermittlung des dortigen Kaufmanns hindurch. Das Danziger Wirtschaftsleben konnte daher nicht jenen Zustand der Blüte erreichen, der ihm bei Eintritt der neuen politischen Verhältnisse von vielen Seiten vorausgesagt und auch selbst erwartet worden war. Es hat vielmehr unter einer erheblichen ständigen Arbeitslosigkeit und großem Kapitalmangel zu leiden und wurde wiederholt von ernsten Krisen, die ihren Ursprung außerhalb der engen Staatsgrenzen hatten, erschüttert.

Die Gründe für diese Entwicklung haben wir bereits gestreift. Sie hängen in erster Linie mit dem Bestreben Polens zusammen, Handel und Spedition durch eigene Unternehmungen zu betreiben und jede fremde Vermittlung — also auch die Danziger — nach Möglichkeit zu umgehen. Hierbei kommt ihm die zum Zwecke der Ausfuhrförderung vom Staat begünstigte Konzentrierung vieler Industrie- und Handelszweige zu Kartellen und Exportsyndikaten zu Hilfe. Weiterhin stehen einer stärkeren Entwicklung des Danziger Außenhandels die protektionistische Zoll- und Handelspolitik Polens, die geringe Kaufkraft des Hinterlandes und schließlich die eigene Finanzschwäche sowie die Schwierigkeiten, die mit einer plötzlichen Umstellung auf wesentlich veränderte Verhältnisse verbunden sind, hemmend entgegen. Für einige Handelszweige kommt hierzu noch der Verlust von Teilen des Hinterlandes, so z. B. der russischen Gebiete für den Getreide- und Zuckerhandel und der konsumstarken Teile des östlichen Pommerns und westlichen Ostpreußens für beispielsweise den Kolonialwaren- und Weinhandel.

2. Die Danziger Handelsflotte.

Die Diskrepanz, die zwischen dem Verkehr im Hafen und der Lage vieler mit ihm zusammenhängender Zweige der Danziger Wirtschaft besteht, tritt besonders zutage, sofern man die Entwicklung der Danziger Handelsflotte verfolgt. Diese setzt sich zusammen:

Ende 1913:	21	Dampfer	mit	19 415	Br.-Rg.-To.
„ 1925:	14	„	„	11 852	„
„ 1926:	13	„	„	10 291	„
„ 1927:	12	„	„	10 104	„
„ 1928:	11	„	„	8 917	„

[102]) Thomsen, „Danzigs Handel und Industrie in ihren Entwicklungsmög-

Für die Nachkriegsjahre kommen noch 4 Seeleichter mit 1568 Br.-Rg.-To. hinzu.

Der Danziger Schiffsraum ist also ständig zurückgegangen, und zwar gegenüber 1913 um mehr als die Hälfte.

Diese Erscheinung, die angesichts der großen Steigerung des Schiffsverkehrs zunächst überraschend wirkt, ist vornehmlich auf den Kapitalmangel in Danzig zurückzuführen, der es der Kaufmannschaft nicht mehr wie früher erlaubt, durch Übernahme von Schiffsparten den Reedereien den Erwerb von Schiffen zu ermöglichen. Hierzu kommt das Überangebot an Schiffsraum infolge des Überflusses an Welttonnage, das die Frachten drückt und den Betrieb mit den alten Danziger Schiffen unrentabel macht[103]). Im Gegensatz zu anderen Staaten hat die Danziger Regierung die Schiffahrt nicht subventioniert und keine staatlichen Reedereien ins Leben gerufen.

Zu der Danziger Handelsflotte gehören schließlich noch 14 Motortankschiffe bzw. Tankdampfer mit zusammen rd. 120 000 Br.-Rg.-To. Schiffsraum der „Baltisch-Amerikanischen Petroleum-Import G. m. b. H." Diese Schiffe, die zwar die Danziger Flagge führen, aber noch niemals nach Danzig gekommen sind, haben zu ihrem Heimathafen keine näheren Beziehungen und sind daher de facto nicht zum Bestand der Danziger Flotte zu rechnen. Das gleiche gilt für eine Reihe anderer Schiffe — darunter u. a. auch einiger der früheren Hamburger Stinnesreederei — die inzwischen sämtlich wieder im Danziger Schiffsregister gelöscht worden sind.

Eine günstigere Entwicklung zeigen andere Wirtschaftszweige, die aus dem gesteigerten Hafenverkehr direkten Nutzen ziehen konnten. Hier sind in erster Linie die Schleppschiffahrtsreedereien zu nennen, die ihren Schiffspark stark vergrößert haben, so daß er sich Anfang 1929 aus etwa 20 größeren Schleppern mit rd. 2000 Br.-Reg.-To. belief. Das Gleiche gilt für das Schiffsmakler- und Schiffsbelieferergewerbe. Auch hat sich das Bunkergeschäft sowohl in Kohle wie in Öl in Anbetracht der niedrigen polnischen Preise stark ausgedehnt. Nicht selten laufen Dampfer den Danziger Hafen nur an, um dort ihre Kohlenvorräte auszufüllen.

Der rege Auswandererverkehr hat dagegen nur minimale wirtschaftliche Vorteile für Danzig, zumal sich seit September 1923 das Auswandererlager nicht mehr in Danzig sondern im benachbarten Polen (Neustadt) befindet[104]).

3. Zusammenfassung.

Was wir hier beim Auswandererverkehr feststellen müssen, nämlich die Störungen des natürlichen Verlaufs der Dinge durch außenwirtschaftliche Eingriffe, zieht sich wie ein roter Faden durch die gesamte Entwicklung des Danziger Wirtschaftslebens der Nachkriegszeit hin, ins-

[103]) „Danziger Wirtschaftszeitung", Nr. 43, 1927, S. 892.

[104]) Vgl. Dr. K. Neumann, „Die überseeische Wanderung über Danzig".

besondere so weit es mit dem Hafenverkehr in Beziehung steht. Der Hafen ist aber mehr denn je das Herz der Danziger Wirtschaft und seine Entwicklung beeinflußt diese und vor allem ihren Hauptzweig, den Handel, nachhaltig und unmittelbar.

Und auf politische Vorgänge ist es in erster Linie zurückzuführen, daß die freie Betätigungsmöglichkeit für den Handel eingeengt wurde und der Verkehr einen konjunkturmäßigen Charakter angenommen hat.

Für die Wiederkehr stabiler und konsolidierter Verhältnisse im Danzig-polnischen Wirtschaftsgebiet ist daher eine endgültige Befriedung der politischen Lage in Osteuropa Voraussetzung.